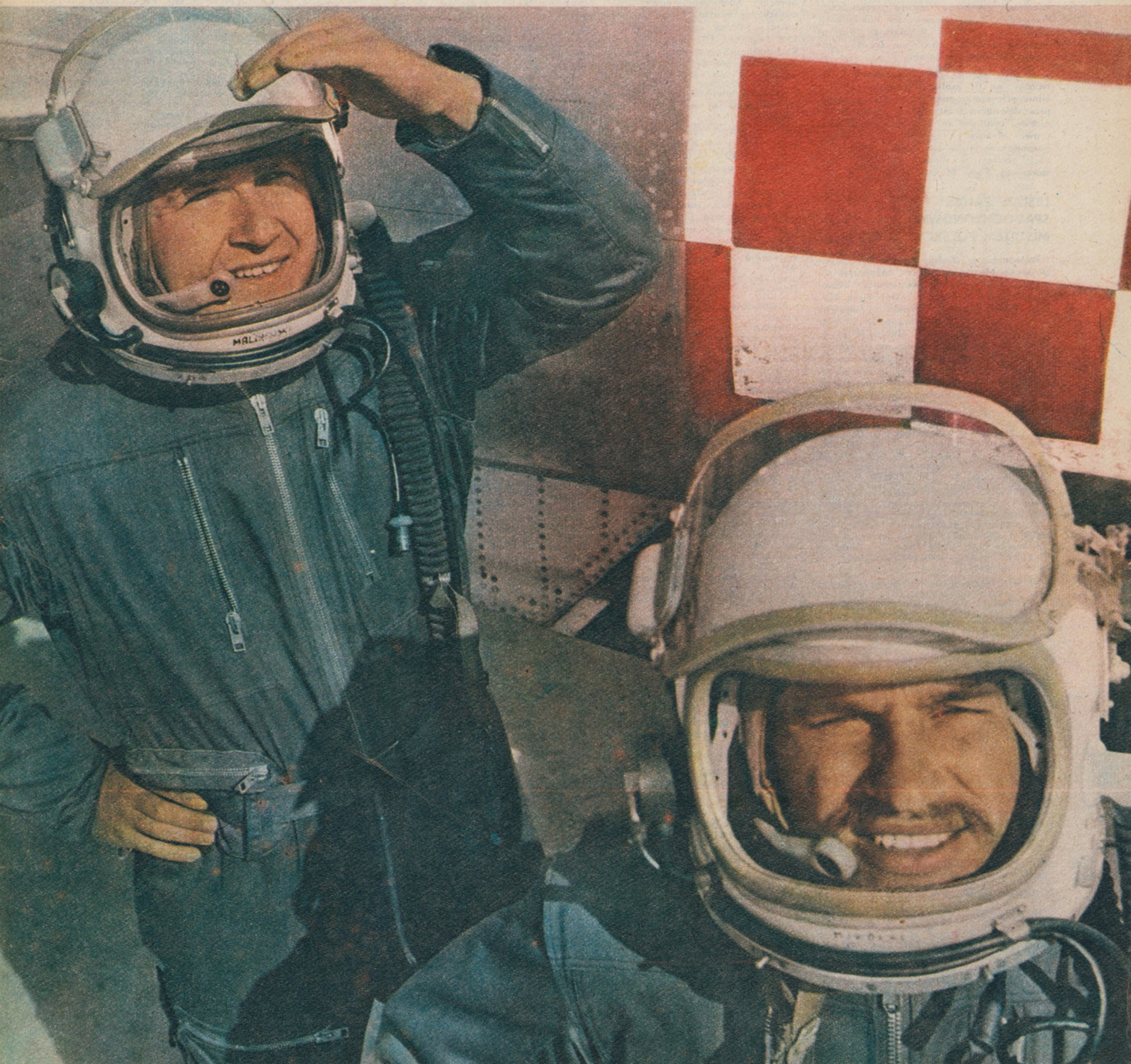
TYGODNIK • 10. 10. 1976

CENA 3 ZŁ

41
1318

SKRZYDLATA POLSKA



UTWORZENIE CENTRUM BADAŃ KOSMICZNYCH PAN

29 września br. pod przewodnictwem prezesa PAN — prof. Włodzimierza Trzebiatowskiego — obradowało Prezydium Polskiej Akademii Nauk. Spośród omawianych na posiedzeniu spraw na szczególną uwagę zasługuje przyjęcie programu intensyfikacji badań kosmicznych w Polsce w ramach współpracy międzynarodowej. Szczególnie rozwinięte zostaną badania Ziemi w przestrzeni okołoziemskiej, które mają znaczenie dla różnych gałęzi gospodarki — rolnictwa, górnictwa, kartografii, meteorologii itp.

Prezydium PAN postanowiło powołać specjalną placówkę naukowo-badawczą pod nazwą Centrum Badań Kosmicznych PAN.

Badania te nie są dla polskich uczonych nowością: uczestniczą oni aktywnie we wspólnym programie krajów socjalistycznych „Interkosmos". Dotychczas prace te prowadziły różne ośrodki naukowe w kraju. Powołanie centrum badań kosmicznych oznacza wejście w nowy etap prac badawczych. Decyzja Prezydium PAN idzie w parze z zapowiedzią udziału przedstawicieli krajów socjalistycznych — a więc i Polaków — w radzieckich lotach załogowych.

NARADA AKTYWU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

W Ministerstwie Komunikacji w Warszawie odbyła się 27 września br. narada aktywu społeczno-gospodarczego jednostek lotnictwa cywilnego resortu komunikacji. Przewodniczył jej wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.** Referat wygłosił dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa **Mieczysław Roman.**

W toku narady przedyskutowano i wytyczono, na tle realizacji zadań w okresie minionych ośmiu miesięcy bieżącego roku, przedsięwzięcia i kierunki działania w lotnictwie cywilnym w zakresie dalszej poprawy efektów i wzmożenia dyscypliny gospodarowania, w celu zapewnienia realizacji uchwały IV Plenum KC PZPR i postanowień Rady Ministrów.

LESŁAW PANAŚ SPADOCHRONOWYM MISTRZEM POLSKI

Rozegrane w Bielsku-Białej XX Spadochronowe Mistrzostwa Polski zakończyły się sukcesem zawodników wojskowych. Absolutnym mistrzem Polski został sierż. **Lesław Panaś** z WKS „Wawel". Zwyciężył on w akrobacji spadochronowej i zajął wraz ze swoim kolegą klubowym sierż. **Andrzejem Nawracajem** ex aequo pierwsze miejsce w konkurencji skoków celnościowych — obaj po 0 pkt. W czasie mistrzostw **L. Panaś wykonał swój trzytysięczny skok ze spadochronem. Gratulujemy.**

Wyniki indywidualne: 1. sierż. **L. Panaś** („Wawel") — 9,29 pkt.; 2. plut. **St. Barwik** („Zawisza") — 12,45 pkt.; 3. **G. Lisiewicz** (Aeroklub Łódzki) — 12,52 pkt.; 4. sierż. sztab. **E. Ligocki** („Śląsk") — 12,95 pkt.; 5. kpt. **Wł. Koźmiński** („Śląsk") — 14,23 pkt.; 6. kpr. **M. Fotyga** („Zawisza") — 14,56 pkt.

Wyniki drużynowe: 1. WKS „Zawisza" (Bydgoszcz) — 45,24 pkt.; 2. WKS „Śląsk" I (Wrocław) — 45,82 pkt.; 3. WKS „Wawel" II (Kraków) — 62,21 pkt.; 4. WKS „Wawel" I — 63,35 pkt.; 5. Aeroklub Rzeszowski — 67,16 pkt.; 6. Aeroklub Łódzki — 69,56 pkt.

W mistrzostwach startowało 66 zawodników.

XXX-LECIE AEROKLUBU MIELECKIEGO

Z okazji Dni Lotnictwa i XXX-lecia Aeroklubu Mieleckiego odbyła się w Mielcu uroczysta akademia, w której wzięła liczny udział załoga miejscowej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" oraz mieszkańcy miasta. Wzięli w niej również udział: członek Egzekutywy KW, I sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR — **Stefan Kucharski** oraz sekretarz generalny Aeroklubu PRL, płk dypl. pil. **Mieczysław Goworek.**

Aeroklub Mielecki ma znaczące osiągnięcia w swym dorobku. Piloci samolotowi wylatali m.in. ok. 16 tysięcy godzin, szybownicy zdobyli 70 srebrnych odznak szybowcowych i 44 diamenty, a spadochroniarze uzyskali 18 złotych i 18 srebrnych odznak spadochronowych. Aeroklub opierający swą działalność na wydatnej pomocy znanej i sławnej wytwórni „PZL", ma osiągnięcia sportowe i dydaktyczne, które są zasługą licznej rzeszy działaczy i pracowników klubu.

Dodajmy, że patronująca aeroklubowi Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec" została niedawno wyróżniona przez Międzynarodową Federację Lotniczą Dyplomem Honorowym FAI.

Najbardziej zasłużeni otrzymali w czasie akademii odznaczenia państwowe: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został **Stanisław Kruk.** Złote Krzyże Zasługi otrzymali: **Wacław Kiepiel, Stanisław Kwiecień, Janusz Urbański, Walenty Wróblewski.** Pięciu osobom wręczono Srebrne Krzyże Zasługi, a trzem — Brązowe. Kilkanaście osób otrzymało odznaki „Zasłużony dla województwa rzeszowskiego" oraz „Za zasługi dla Aeroklubu PRL".

XIX SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI W PIŃCZOWIE

W dniach 17–26 września br. w Pińczowie rozegrano XIX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne. Impreza, zorganizowana przez Aeroklub Kielecki, zgromadziła na starcie 30 załóg, w tym dwie z Czechosłowacji. Rozegrano 5 konkurencji. Mistrzostwo Polski wywalczyła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego w składzie: **pil. Witold Świadek — nawig. Jan Bober — 4 239 pkt.** Wicemistrzostwo kraju przypadło reprezentantom Aeroklubu Krakowskiego — **pil. Krzysztofowi Lenartowiczowi i nawig. Mirosławie Sznejder — 4 085 pkt.** Trzecie miejsce i tytuł II wicemistrza Polski zdobyła załoga gospodarzy — Aeroklubu Kieleckiego — w składzie: **pil. Mirosław Gajewski — nawig. Wiesław Barcic — 3 991 pkt.** Następne miejsca zdobyli: **4. Edward Popiołek — Alina Kalicka (Aeroklub Krakowski) — 3 968 pkt.; 5. Zbigniew i Aniela Staryszakowie (Aeroklub Rzeszowski) — 3 922 pkt.; 6. Bernard Klimasz — Krzysztof Kalinowski (Aeroklub Leszczyński — Aeroklub Pomorski) — 3 811 pkt.**

Załogi CSRS zajęły miejsca: **8. Miloš Fiala — Radislav Ježek — 3 784 pkt.; 15. Jan Binder — Pavel Dorot — 3 530 pkt.**

O mistrzostwach napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów.

KONFERENCJA SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO W CENTRUM NAUKOWO-PRODUKCYJNYM SAMOLOTÓW LEKKICH „PZL—WARSZAWA"

Z udziałem sekretarza Komitetu Warszawskiego PZPR **Władysława Katy** obradowała konferencja Samorządu Robotniczego w Centrum Naukowo-Produkcyjnym Samolotów Lekkich „PZL-Warszawa" na Okęciu, które powstało 1 lipca br. z przekształcenia WSK „PZL-Okęcie" i podporządkowania mu Instytutu Lotnictwa.

Jak stwierdzono m.in. w toku obrad zadania przedsiębiorstwa w produkcji towarowej ośmiu ostatnich miesięcy wykonane zostały w 99,6 proc., a plan sprzedaży produkcji i usług w 101,2 proc. Dynamika wzrostu sprzedaży w porównaniu do roku ubiegłego wzrosła o blisko 16 proc.

Na konferencji omawiano także działalność Zakładu Usług Agrolotniczych, podkreślając stale rosnące zapotrzebowanie na usługi agrolotnicze w kraju i za granicą oraz konieczność ich intensyfikacji.

POLSCY PILOCI BALONOWI NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA W AUGSBURGU

W dniach 10–15 września br. odbyły się w Augsburgu (RFN) pierwsze balonowe mistrzostwa świata, z udziałem reprezentacji 13 państw. W skład reprezentacji polskiej wchodzili piloci z Aeroklubu Poznańskiego, którzy wystartowali na balonach wypożyczonych — od organizatorów mistrzostw i od klubu balonowego Praha. W wyniku trzech rozegranych konkurencji załoga w składzie: **Ireneusz Cieślak — Franciszek Góralewicz** zajęła 8 miejsce, zaś lecący samotnie pilot **Hieronim Kosmowski** — 13 miejsce.

X OGÓLNOPOLSKI PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONIARZY W MIELCU

W ramach obchodów swego 30-lecia Aeroklub Mielecki zorganizował już po raz dziesiąty Ogólnopolski Pięciobój Spadochronowy. Na starcie stanęło 57 zawodników z 19 klubów. Rozegrano 5 konkurencji: skoki z wysokości 1 000 m na celność lądowania — dzienne i nocne, bieg na przełaj 1 500 m, pływanie stylem dowolnym na 100 m i strzelanie z KBKS na 50 m.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył **Andrzej Krasoń** (Aeroklub Mielecki) — 4 612,6 pkt., przed **Edwardem Wierzbowskim** (Aeroklub Gdański) — 4 367,4 pkt. i **Markiem Panasiem** — 4 326 pkt. Drużynowo pierwsze miejsce zajął zespół Aeroklubu Mieleckiego — 13 032,4 pkt. Drugie mijsce zajęli skoczkowie Aeroklubu Gdańskiego — 12 771,4 pkt., a trzecie Aeroklubu Kieleckiego — 11 979,2 pkt.

WZNOWIENIE KOMUNIKACJI LOTNICZEJ Z BYDGOSZCZĄ I SZCZECINEM

Polskie Linie Lotnicze LOT wznowiły 1 października komunikację lotniczą z Bydgoszczą, a 15 października uruchomione zostanie połączenie lotnicze ze Szczecinem. Obydwa miasta mają codziennie (z wyjątkiem niedziel) dwa połączenia z Warszawą. Słupsk ma obecnie jedno połączenie z Warszawą przez Bydgoszcz.

ZMARŁ

19 września 1976 r., w wieku 55 lat, płk pil. rez. **EDMUND KRAŚNIEWSKI,** żołnierz Armii Krajowej, absolwent i instruktor Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, b. pracownik Redakcji Czasopism Lotniczych („Skrzydlata Polska" i „Skrzydła i Motor"), b. pracownik propagandy Aeroklubu PRL, publicysta, zasłużony działacz lotnictwa polskiego, odznaczony odznaczeniami państwowymi i wojskowymi.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- PIŃCZÓW PEŁEN SAMOLOTÓW
- LEPSZA TAKA JAK ŻADNA (c.d. relacji z mistrzostw w Finlandii)
- W AEROKLUBIE im. GHEORGHE BANCIULESCU
- MIĘDZYNARODOWE WYPRAWY KOSMICZNE
- MEMORIAŁ RÓŻAŃSKIEGO
- SMUGI NA NIEBIE (c.d. wspomnień płka pil. R. Grundmana)

NASZA OKŁADKA:

Uczestnicy ćwiczeń czterech bratnich wojsk — państw Układu Warszawskiego „Tarcza—76": por. pil. Czesław Tatarzyński i por. pil. Tadeusz Kocik.

Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI

SREBRNY MEDAL POLSKICH SPADOCHRONIARZY W RZYMIE

28 września br. powróciła do kraju ekipa polskich spadochroniarzy, która brała udział w XIII Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Rzymie. Startowało w nich 130 zawodników i 71 zawodniczek z 28 krajów. Ogólnie ocenia się, że start naszych skoczków na tych mistrzostwach wypadł dobrze.

Szczególnie cieszy sukces zespołu męskiego. Drużyna w składzie: Roman Łapucki, Józef Łuszczki, Ryszard Olszowy, Janusz Mac i Wiesław Szelc wywalczyła tytuł wicemistrzów świata w konkurencji skoków grupowych na celność lądowania. Ten srebrny medal ma szczególnie wysoką rangę, jeśli się zważy, iż nasi skoczkowie (mający nienajnowsze już spadochrony UT-15) ulegli jedynie zawodnikom USA, wyposażonym w najnowocześniejszy sprzęt typu latające skrzydło, a wyprzedzili skoczków takich potęg spadochronowych jak ZSRR, Węgry, Francja i Kanada, których reprezentanci skakali również (z wyjątkiem Węgrów) na latających skrzydłach. (Wyniki: 1. USA — 0,06 m; 2. Polska — 0,44 m; 3. ZSRR — 0,46 m; 4. Węgry — 0,62 m; 5. Francja — 0,81 m; 6. Kanada — 1,01 m).

Wysoką czwartą pozycję zajął również nasz zespół męski w klasyfikacji drużynowej. Wyprzedziły nas jedynie zespoły ZSRR, USA i Francji, a za nami pozostały Kanada i NRD.

Jeżeli chodzi o nasze spadochroniarki, to zajęły one w Rzymie również dobre piąte miejsce w zespołowej klasyfikacji kobiet. Zwyciężyły zawodniczki USA, przed ZSRR, NRD i Bułgarią. Nasze panie wyprzedziły natomiast zespoły Czechosłowacji, Francji i Kanady. Sukcesem można też nazwać 10 miejsce Janiny Borkowskiej w akrobacji spadochronowej (33,07 s).

W konkurencjach indywidualnych nasi reprezentanci wypadli słabiej, ale to już sprawa sprzętu. Trudno było bowiem konkurować spadochronom UT-15 z latającymi skrzydłami typu „stratostar" czy „strato-cloud". Mistrzem świata w skokach na celność lądowania został Francuz Jean Dermine (same centra). Z Polaków najlepszym był w tej konkurencji Józef Łuszczki, który w ośmiu skokach uzyskał 0,49 m, ale wystarczyło to do zajęcia 30 miejsca. W akrobacji spadochronowej tytuł mistrzowski zdobył Grigorij Surabko (ZSRR) — 26,41 s, a najlepszy z Polaków — Roman Łapucki zajął 12 miejsce z rezultatem 29,87 s. Absolutnym mistrzem świata został skoczek radziecki G. Surabko, a najlepszy z Polaków — Wiesław Szelc zajął 18 miejsce.

Wśród kobiet mistrzynią w skokach celnościowych została Amerykanka Leobetar. Najlepszą z Polek była Grażyna Kudłek, która zajęła 18 miejsce. W akrobacji mistrzynią została Irina Klabuhn (NRD) z wynikiem 29,90 s. Nasza reprezentantka J. Borkowska, jak podkreślaliśmy na początku, była dziesiąta. Tytuł absolutnej mistrzyni świata zdobyła zawodniczka radziecka Zakorecka, przed swą rodaczką Szwaczko. Najlepsza z Polek — Krystyna Pączkowska — zajęła w łącznej punktacji 18 miejsce. W grupowych skokach celnościowych kobiet mistrzostwo wywalczyła drużyna USA — 0,84 m, przed ZSRR — 3,94 m i Bułgarią — 4,22 m. Polki zajęły w tej konkurencji 7 miejsce.

W sumie start naszych spadochroniarzy na rzymskich mistrzostwach można uznać za udany. Srebrny medal i tytuł wicemistrzowski w skokach grupowych mężczyzn jest miłym akcentem na zakończenie tegorocznego sezonu. (kon)

LOTNICZE WSPARCIE

Ćwiczenia czterech bratnich wojsk — państw Układu Warszawskiego „Tarcza-76" potwierdziły, że nowoczesne armie nie mogą obyć się bez lotnictwa. Obie „walczące" strony: północni i południowi dysponowali wsparciem z powietrza i naziemnymi środkami obrony przeciwlotniczej.

Siła powietrznego uderzenia, współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi, umożliwiły polskim jednostkom i związkom taktycznym pozostającym w obronie zorganizowanie skutecznego kontrataku. W powietrznej taktyce przechwytywania, osłony pozycji obronnych, wspomagania atakujących — dużą rolę odegrało doświadczenie i umiejętności mistrzów pilotażu: mjr. pil. Waldemara Frankusa — znanego wychowawcy młodej generacji lotniczej, kpt. pil. I kl. Romana Najdy, którego eskadra zalicza się do przodujących w jednostce. Jedną z maszyn sterował wytrawny as „szybkich", członek PZPR, inicjator współzawodnictwa o tytuł Klucza Służby Socjalistycznej — kpt. pil. Jacek Cebrzyński.

Nad polem walki nie brakło wyśmienitych pilotów bratnich armii. 22-letni ppor. Herbert Zein — najmłodszy z pilotów. Dalej mjr Karl-Heinz Garterstedt z NAL NRD, mjr Jiři Velak, mjr Alojz Kral z Czechosłowackiej Armii Ludowej.

Na niższych pułapach Migi wspierały szturmowe śmigłowce niszcząc nacierające czołgi i bojowe wozy piechoty przeciwpancernymi pociskami kierowanymi oraz rakietami „powietrze — ziemia". Obecność śmigłowców nad działającymi na lądzie wojskami w tych ćwiczeniach była widokiem codziennym.

Finał tzw. polskiego dnia rozegrany został na jednej z... szos, a jego autorami stali się piloci 2 pułku lotnictwa myśliwskiego „Kraków".

...Zgodnie z taktycznymi założeniami zaistniała konieczność zrezygnowania ze stałych lotnisk. Piloci błysnęli wówczas nie tylko odwagą, lecz i najwyższymi umiejętnościami. Można to nazwać precyzją wysokiej klasy. Przy pozorowanym ruchu kołowym piloci pewnie lądowali na drodze publicznej i z tych samych miejsc startowali prawie dotykając skrzydłami wierzchołków drzew.

Lotnicy sojuszniczych armii wielokrotnie wspierali działania pancernych szarż. Każdorazowo, po ogniowym przygotowaniu natarcia lub kontrataku, do akcji startowały samoloty i śmigłowce. W grupie śmigłowcowej chor. pil. Henryk Florkowski był jednym z tych, którzy najcelniej razili cele naziemne.

Końcowy akord przypadł w udziale radzieckim żołnierzom wojsk powietrzno-desantowych. Dynamiką, błyskawicznym działaniem zaskoczyli „przeciwnika". Zachwycili pozostałych uczestników ćwiczeń i obserwatorów. Ich pododdziały desantowe uchwyciły i opanowały obszar lądowania, zamknęły drogi odwrotu „przeciwnikowi" i dopomogły w rozbiciu jego sił w okrążeniu.

Atak bombowy rozpoczęły samoloty myśliwsko-szturmowe. Wkrótce w powietrzu zjawiły się ogromne maszyny transportowe.

Niebo nad poligonem pokryło się rozwartymi czaszami spadochronów. Niemal natychmiast po wylądowaniu spadochroniarze opanowali teren dla przyjęcia lądujących platform. Zawieszone na linkach kilku spadochronów dźwigały czołgi, transportery opancerzone i inny sprzęt niezbędny do prowadzenia walki.

Powietrzna piechota w szybkim czasie uporała się z punktami oporu.

Ćwiczenia „Tarcza-76" miały na celu nie tylko doskonalenie kunsztu bojowego poszczególnych armii, lecz także zacieśnienie bliższych kontaktów i pogłębienie braterstwa broni tych na lądzie i tych z powietrza.

J. CHOJNACKI

Zdjęcia: L. WRÓBLEWSKI (4), ST. IWAN (1), J. SOBIESZCZUK (1) — WAF





Polskie śmigłowce szturmowe wielokrotnie pojawiały się nad polem walki. Szturmowały cele naziemne „przeciwnika", rażąc je rakietami typu „powietrze—ziemia".





Lotnicze stanowisko dowodzenia. Na zdjęciu z prawej: Czwórka pilotów przed trudnym zadaniem.





Z samolotów transportowych wyrzucane są platformy ze sprzętem bojowym. Zdjęcie z prawej: Start z drogi publicznej. Zdjęcie niżej: Współdziałanie pancernych z grupą szturmową śmigłowców.



IX KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET
IV SZYBOWCOWE MISTRZOSTW POLSKI JUNIORÓW

WSZECHSTRONNY SPRAWDZIAN

Już na wstępie nasuwa się tu pytanie, dlaczego Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet, a nie Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet? Wśród 20 startujących w zawodach uczestniczek znajdujemy 2 medalistki Lilienthala, 5 rekordzistek świata i Polski, 9 pilotek z diamentową odznaką szybowcową. Są wśród nich triumfatorki międzynarodowych zawodów szybowcowych. Swoimi wynikami rozsławiają dobre imię polskiego sportu na całym świecie.

Niestety, żadna z nich nie lądowała dotąd na Księżycu! Chyba to jest powodem, że impreza z udziałem najlepszych zawodniczek świata nie ma rangi szybowcowych mistrzostw Polski. Proponuję, aby uznać wstecz te doroczne zawody za I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet. W pełni na to zasługują.

Wśród 20 zawodniczek startowały 4 bardzo dobre zawodniczki z zagranicy: Vera Hudcova z Czechosłowacji, Monika Warstat i Irmgard Morgner z NRD oraz Judit Pollerman z Węgier. Wszystkie pilotki latały na szybowcach „Cobra-15".

W IV Szybowcowych Mistrzostwach Polski Juniorów uczestniczyło 30 pilotów szybowcowej kadry juniorów na szybowcach „Pirat", w tym 2 pilotów RFN — W. Dowelling i J. Bassfeld.

Łącznie w obu rozgrywanych wspólnie imprezach startowało 50 zawodniczek i zawodników.

POGODA

W czasie mistrzostw zawodnicy latali w bardzo trudnych i zróżnicowanych warunkach — od pogody bezwietrznej, podstaw Cu 2 300 m, do dni, w których wiały wiatry z prędkością 50 km/h. Latano także i kończono zadania w strugach deszczu, przy pełnym zachmurzeniu i niskich podstawach chmur.

Takie warunki szkolenia i treningu tworzą mistrzów. Dlatego, jako trener kadry, jestem z tego szczęśliwego układu pogody zadowolony. W takich warunkach lotnych można obiektywnie ocenić poziom wyszkolenia i umiejętności taktyczne pilotów.

KONKURENCJE

Janusz Kolanowski, już od wielu lat kierownik startu mistrzostw, tylko jednego dnia nie wykładał startu. Mimo codziennego oczekiwania na starcie, rozegrano 6 konkurencji: **I — trójkąt 206 km.** Zadanie ukończyło 5 kobiet i 5 juniorów. **II — trójkąt 313 km.** Zadanie ukończyły tylko 2 kobiety. **III — docel-powrót 230 km.** Zadanie ukończyło 9 kobiet i 6 juniorów. **IV — trój-**

Nasza czołowa pilotka Adela Dankowska z Aeroklubu Leszczyńskiego – triumfatorka IX Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet (poniżej). Na zdjęciu górnym: „Piraty" i „Cobry-15" na lotnisku Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie.
Zdjęcia: B. Koszewski i S. Kozak



kąt 312 km. Zadanie ukończyło 18 kobiet i 21 juniorów. **V — trójkąt 501 km.** Kobiety: największa odległość — 412 km, juniorzy — 426 km. **VI — docel-powrót 184 km.** Zadanie ukończyło 20 kobiet i 30 juniorów (wszyscy).

Wszystkie konkurencje były ciekawe i obfitowały w różne wydarzenia i przeżycia zawodników. Ograniczę się do najciekawszych, dotyczących pogody i rezultatów sportowych.

W II konkurencji na 50 zawodników tylko H. Badura i A. Dankowska ukończyły zadanie. Stosunkowo łatwo wszyscy dolecieli do I punktu zwrotnego w Ostrowie. Na drugim boku zaczęła się walka o utrzymanie w powietrzu. Zwyciężyło doświadczenie, wytrwałość i wysoka forma zawodnicza. W klasie juniorów nikt nie ukończył zadania. Najlepiej polecieli: W. Gojny z Rybnika — 236 km i M. Fatyga z Warszawy — 234 km, którzy jako jedyni lądowali na trzecim boku.

W III konkurencji — dcp 230 km — pilotki i piloci nauczyli się więcej, aniżeli na każdych innych zawodach. 4,5 godziny mieli na zameldowanie się nad PZ w Modliszewie. Do przelecenia było tylko 115 km. Ani silny czołowy wiatr (45 km/h), ani niezbyt wysoka podstawa Cu (1 300 m) nie zachęciła zawodników do wcześniejszego odejścia na trasę. W tej sytuacji prosta kalkulacja nakazywała szybkie odejście. Dotyczyło to szczególnie juniorów na wolniejszych „Piratach". Przegrali w tej konkurencji również ci, którzy lecieli zbyt nisko i z konieczności musieli wykorzystywać słabsze wznoszenia, tracąc zdobyte odległości. Wygrali ci, którzy lecieli wysoko, pokonując większe odcinki w locie prostym.

Wśród kobiet wygrała Adela Dankowska z Leszna, a wśród juniorów Piotr Wojda.

VI konkurencję — dcp 184 km — rozegrano w doskonałych warunkach. Wysokie podstawy Cu (2 300 m), silne wznoszenia i słaby wiatr pozwoliły ukończyć zadania wszystkim zawodnikom. Była to piękna lekcja i egzamin z szybkiego latania zawodniczego. Zwyciężyły Adela Dankowska i Hanna Badura, osiągając prędkość 95,17 km/h. Ostatnia w tej konkurencji zawodniczka miała czas gorszy o 28 min. Spośród juniorów zwyciężył A. Praski z Wrocławia, osiągając bardzo dobrą prędkość 91,24 km/h. Ostatni w tej konkurencji zawodnik miał czas gorszy od zwycięzcy o 48,5 min.

Wśród kobiet zawody wygrała zdecydowanie **Adela Dankowska**, prowadząc w punktacji od II konkurencji. Zdobyła 93,09 procent możliwych do zdobycia punktów, zajmując w poszczególnych konkurencjach następujące miejsca: 6, 2, 1, 5, 5 i 1.

Wysoką formę zawodniczą wykazały **Pelagia Majewska** i **Hanna Badura.** Na uwagę zasługuje wynik młodej zawodniczki II rocznika kadry juniorów, **Bożeny Demczenko** z Aeroklubu Wrocławskiego, która wyprzedziła dwie czołowe zawodniczki NRD, **M. Warstat** i **I. Morgner.**

W klasie juniorów zasłużenie wygrał **Piotr Wojda** z Aeroklubu Białostockiego, potwierdzając tym samym, że jego sukces w tegorocznych II-ligowych zawodach o Memoriał S. Grzeszczyka — 2 miejsce z różnicą 10 punktów do zwycięzcy — nie był przypadkiem. Zdobył 91,18 procent możliwych do zdobycia punktów, zajmując w kolejnych konkurencjach następujące miejsca: 5, 12, 1, 1, 2 i 17.

Drugie miejsce zdobył **Waldemar Jaworski** z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Również ten pilot zdobył wysokie 4 miejsce w tegorocznych zawodach S. Grzeszczyka.

Oceniając wkład w przygotowanie zawodników do mistrzostw, słowa uznania należy powiedzieć kierownictwu i kadrze wyszkoleniowej Aeroklubu Białostockiego. Drugi ich zawodnik **W. Balonis** zajął bowiem 5 miejsce.

Trzecie miejsce wywalczył **Jacek Żak** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. I w tym przypadku została nagrodzona wytrwałość i systematyczny trening. Ubiegłoroczny mistrz juniorów **Andrzej Śmielkiewicz** wywalczył 6 miejsce, potwierdzając dobrą formę zawodniczą.

Nie sposób tu wymienić wszystkich na to zasługujących. Mamy jednak doskonale zapowiadających się pilotów. Będą już w niedalekiej przyszłości doskonałymi zawodnikami, jeżeli wytrwają, a ich aerokluby macierzyste zapewnią im systematyczny trening w różnych warunkach atmosferycznych. Nie wystarczą tu loty treningowe, wykonywane w ramach obozów, turnusów i zawodów w Lesznie. Jednak najwięcej zależeć będzie od samych zawodników. Wielu z nich w czasie treningu, a nawet mistrzostw nie docenia nieraz decydującego czynnika jakim jest kondycja fizyczna. Nieliczna, na szczęście, grupa młodych nie potrafi jeszcze zachować się tak, jak to przystoi przyszłym reprezentantom naszego kraju. Jednak sprawy te są i będą traktowane surowo i konsekwentnie.

WNIOSKI

Ze względów wyszkoleniowych proponuję, aby następne mistrzostwa juniorów rozegrać w dwóch klasach:

1. I i II rocznik na szybowcach „Pirat".

2. III rocznik — na szybowcach „Jantar Standard" z udziałem jednego lub dwóch pilotów szybowcowej kadry narodowej. Byłoby to ciekawe porównanie umiejętności w bezpośredniej walce.

BILANS MISTRZOSTW JUNIORÓW I ZAWODÓW KOBIET

Ogółem wykonano 529 lotów w czasie 1 500 godzin i przeleciano 62 001 km. Nie zanotowano żadnych wypadków. Średnio na zawodnika SMPJ przypadło 31 godzin i 1 202 km, a na jedną zawodniczkę — 28 godzin i 1 297 km. Na samolotach wylatano 230 godzin.

Przy tej okazji pragnę serdecznie podziękować pilotom holującym z ich szefem K. Kalinowskim na czele, za sprawne i ofiarne ściąganie zawodników z terenu. Również serdeczne dzięki mechanikom, komisji sportowej, startowej i innym, którzy swą pracą przyczynili się do sprawnego przeprowadzenia obydwu imprez.

Wreszcie kilka słów na temat nagród. Trudno w małym regionie, jakim jest województwo leszczyńskie, przy całej zresztą wyjątkowej życzliwości miejscowych władz, zebrać nagrody dla zawodników aż 6 organizowanych w br. w Lesznie ogólnopolskich i międzynarodowych imprez lotniczych. Jest nam bardzo przykro, że zawodniczki P. Majewska i H. Badura za 2 i 3 miejsce, poza skromnymi nagrodami, nie otrzymały żadnego pucharu.

Zawodnicy nie współzawodniczą ze sobą w pogoni za nagrodami. Jednak należy wziąć pod uwagę fakt, że powinny one być dopasowane do poziomu i rangi zawodów oraz stanowić zachętę dla innych, a zarazem być nagrodą za wieloletni okres wyrzeczeń w czasie szkolenia i treningu.

Mamy wielkich protektorów, którzy do niedawna chętnie fundowali nagrody. Na pewno ufundują je również i teraz. Należałoby tylko ich o to poprosić.

JÓZEF DANKOWSKI

IX KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET
Leszno ● 15–29 sierpnia 1976 r.

Miejsce	Pilotka	Aeroklub	Punkty
1.	Adela Dankowska	Leszno	4955
2.	Pelagia Majewska	Warszawa	4734
3.	Hanna Badura	Bielsko-Biała	4639
4.	Vera Hudcova	CSRS	4468
5.	Bożena Demczenko	Wrocław	4078
6.	Monika Warstat	NRD	4064
7.	Irmgard Morgner	NRD	3962
8.	Maria Popiołek	Kraków	3828
9.	Wanda Demczenko	Wrocław	3711
10.	Maksymiliana Paszyc	Wrocław	3662
11.	Judit Pollerman	Węgry	3594

Startowało 20 pilotek.

IV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW
Leszno ● 15–29 sierpnia 1976 r.

Miejsce	Pilot	Aeroklub	Punkty
1.	Piotr Wojda	Białystok	4034
2.	Waldemar Jaworski	Świdnik	3941
3.	Jacek Żak	Bielsko-Biała	3934
4.	Tadeusz Wrona	Zielona Góra	3932
5.	Wiesław Balonis	Białystok	3633
6.	Andrzej Śmielkiewicz	Bielsko-Biała	3530
7.	Wacław Gojny	Rybnik	3559
8.	Andrzej Praski	Wrocław	3543
9.	Jerzy Pawlikiewicz	Wrocław	3376
10.	Andrzej Malec	Kielce	3263
17.	Wilhelm Döwelling	RFN	3039
21.	Jörg Bassfeld	RFN	2727

Startowało 30 pilotów.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

INSTRUKTORZY ODCHODZĄ

Zdecydowanie największy w kraju, przynajmniej jeśli chodzi o ilość członków, Aeroklub Warszawski ma godne uwagi osiągnięcia. Boryka się jednak także z wieloma trudnościami. Z jednej strony są to trudności spotykane w całym lotnictwie sportowym, z drugiej jednak — nie brak kłopotów specyficznie warszawskich. Nie sposób poruszyć tu wszystkich spraw, chociażby takich jak postępująca miejska zabudowa lotniska Gocław i brak wyraźnych perspektyw co do następnej siedziby stołecznego aeroklubu...

Pragnę natomiast nieco szerzej poruszyć sprawę lotniczej kadry wyszkoleniowej w Aeroklubie Warszawskim. Od lat wielu pilotów stołecznego aeroklubu zasila lotnictwo zawodowe. Dla Aeroklubu Warszawskiego jest to niewątpliwie przyczynek do chwały. Natomiast dla nieustannie potrzebującego pilotów lotnictwa zawodowego — powód do radości. Tym bardziej, że centrale tego lotnictwa znajdują się w Warszawie i pilot miejscowy nie potrzebuje na ogół mieszkania.

Aeroklubowi nie dzieje się jednak wielka krzywda, jeśli do LOTU, lotnictwa gospodarczego lub sanitarnego przechodzi szeregowy pilot czy społeczny instruktor. Trochę gorzej jest dla aeroklubu, gdy odchodzi instruktor zawodowy. Jeśli jednak zdarza się to sporadycznie, aeroklub ma na ogół możliwość zastąpienia luki którymś ze swoich nowych i młodych wychowanków, chociaż instruktorskie doświadczenie zastąpić niełatwo. W końcu po to m.in. jest aeroklub, by szkolić lotniczy narybek. Gorzej jednak, jeśli odejścia instruktorów mają charakter masowy, jeśli stają się swoistą „epidemią".

Jak jednak inaczej nazwać zjawisko, które obserwuje się w stołecznym aeroklubie od dobrych kilku lat? Tylko w roku bieżącym z Aeroklubu Warszawskiego odeszło do lotnictwa zawodowego lub odchodzi w najbliższym okresie sześciu (!) instruktorów, łącznie z szefem wyszkolenia. W dwóch poprzednich latach odeszło do innych rodzajów lotnictwa aż czternastu (!) dalszych instruktorów zawodowych AW. W czasie 4 ostatnich lat w stołecznym aeroklubie zmieniło się pięciu (!) szefów wyszkolenia.

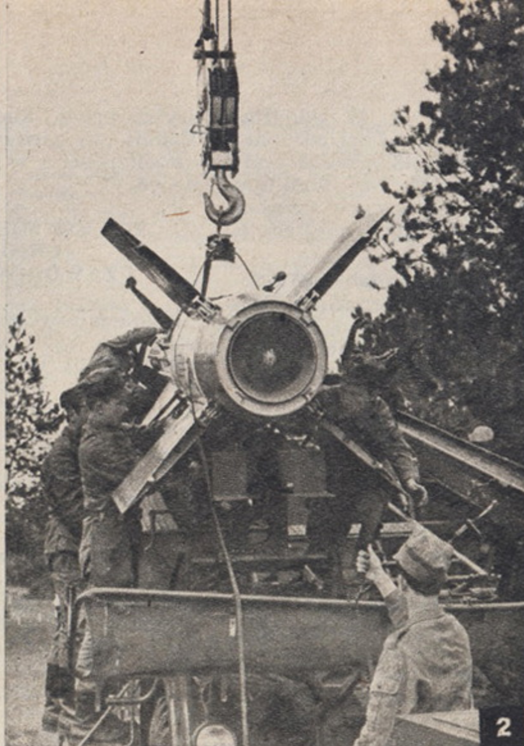
Powód tego exodusu jest na ogół jeden: lotnictwo zawodowe oferuje lepsze warunki od tych, które może zapewnić aeroklub.

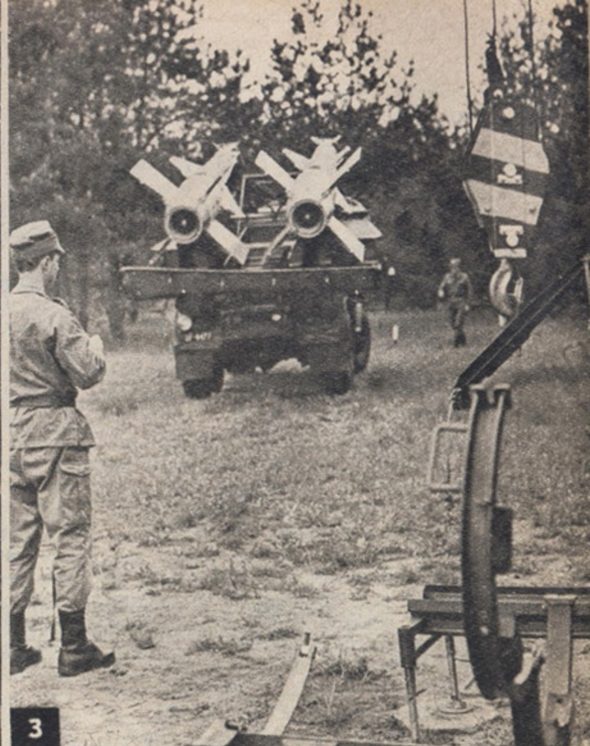
Czy w tej sytuacji można prowadzić systematyczne szkolenie i trening? Czy można planować i realizować cykle szkoleniowe, wychowywać pod jedną instruktorsko-trenerską ręką wybitnych pilotów i sportowców lotniczych? Tym bardziej, że wciąż brakuje samolotów, a nierzadko i środków na szkolenie, że podobnie jak instruktorzy z aeroklubu odchodzą masowo mechanicy lotniczy...

Tej przykrej dla aeroklubu sprawy tylko dotykam i sygnalizuję ją tym, którzy jeszcze o niej nie wiedzą. Jej pomyślne rozwiązanie leży w interesie całego lotnictwa polskiego. Aeroklub Warszawski może i nadal powinien być żywym źródłem pilotów dla wszystkich rodzajów lotnictwa. Trzeba jednak wyjść naprzeciw jego trudnej obecnie sytuacji i problemom, które nurtują kierownictwo i lotniczą społeczność stołecznego aeroklubu. Sprawa kadry instruktorskiej i jej stabilizacji w AW należy do najważniejszych.

Haluy



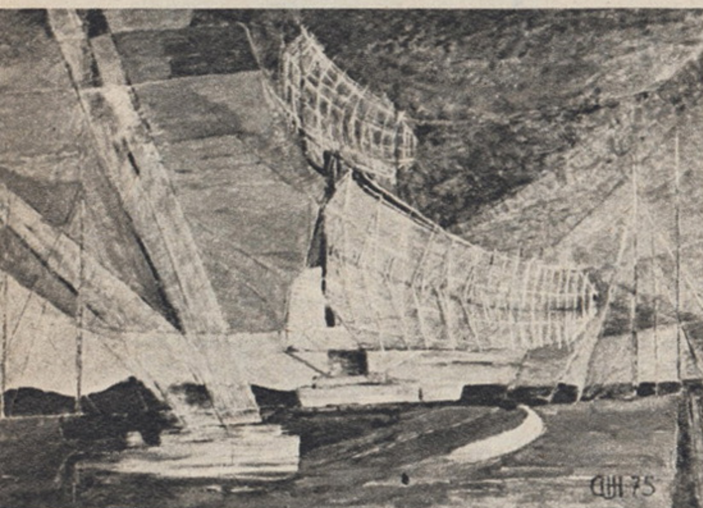




1. Przygotowanie rakiet-bliźniaków w pododdziale technicznym. Oryginalne jest tutaj usterzenie prostokątne stopnia startowego. Rakiety przywożone są w cylindrycznych pojemnikach.

2. Załadunek pocisków rakietowych na samochód. Polowy dźwig umożliwia sprawne wykonanie zadania.

3. Pociski ruszają na stanowisko ogniowe. Jeszcze tylko zostanie podniesiona brezentowa osłona.



4. Fotoreportaż należy zacząć od radarów. Niestety, sfotografowałem jedynie obraz wykonany przez artystkę-plastyczkę, panią Urszulę Chodorowską. Była ona gościem Wojsk OPK i tak sobie wyobraża stację radiolokacyjną. Obraz wystawiony był na wystawie poświęconej Wojskom OPK w Warszawie.

Tekst i zdjęcia:
PAWEŁ ELSZTEIN

NAREW - GOTOWOŚĆ BOJOWA numer jeden !

Jeśli jeszcze mogą istnieć super-tajemnice, to akurat patrzę na nią, na potężny radiolokator najnowszej konstrukcji, będący niewątpliwie klasycznym niejako przykładem urządzenia, o którym niewtajemniczeni nie powinni być informowani. Niestety, niestety, radiolokacyjne urządzenia od okresu minionej wojny stale są rozwijane i otaczane — naturalnie mowa o wojskowych — tajemnicą. Nie chodzi o sam fakt ich istnienia: w Wielkiej Brytanii był okres, kiedy radary zaliczano do „najwyższego rzędu tajnych broni", a w USA wszystkie dokumenty dotyczące radarów wyposażono w nadruk: After reading-fire! — czyli: — spalić po przeczytaniu. Szczególne postępy w technice radiolokacyjnej poczyniono, jak pisze prof. Jan Kroszczyński, na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, a konkretnie w zakresie opracowania metod kodowania i kompresji impulsów, wprowadzenia nowych metod walki z zakłóceniami, automatycznej obróbki informacji radiolokacyjnej czy elektronicznego przeszukiwania przestrzeni. Obecnie szeroko omawiane są różne systemy radarowe zarówno w prasie jak i literaturze fachowej. Ale, proszę państwa, najmniej można się dowiedzieć o radarach wojskowych! A jeśli ta lub inna wytwórnia cokolwiek reklamuje, to w sposób oględny. Prof. Kroszczyński, wybitny nasz znawca techniki radiolokacyjnej, w książce ostatnio wydanej w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności („Współczesne urządzenia radiolokacyjne" — praca zbiorowa) opisuje szereg systemów zagranicznych przeznaczonych do zwalczania obiektów na małych jak i dużych wysokościach. Między innymi wymienia francuski system Crotale. Radary tego systemu pracują w paśmie 23—10 i 3 cm. „Szeroki zakres długości fal, który pokrywają te radary, zapewnia odporność systemów wykrywania obiektów nieprzyjacielskich na zakłócenia czynne". Zdanie to wyjąłem ze wspomnianej pracy. Są to radary przeszukujące. „System Crotale składa się z dwóch jednostek: jednostki wstępnego przeszukiwania i jednostki ogniowej. Czas przechwytywania obiektu dzięki automatyzacji całego procesu jest bardzo krótki — wynosi kilka sekund. Operator obserwuje sytuację na wskaźniku..." To też fragment ze wspomnianej książki. Przytaczam te fragmenty i przeczytaną niedawno książkę, bo akurat jestem na Stanowisku Dowodzenia pododdziału ogniowego jednej z jednostek Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Wytrzeszczam dobrze oczy i usiłuję coś zobaczyć na wskaźnikach radarowych migocących zielonkawym światłem. Mnóstwo tutaj urządzeń, przełączników, podzespołów. Na wysokości wzroku mały ekran telewizyjny. Jak na dłoni widać co się dzieje na stanowisku ogniowym. No, na razie nic się nie dzieje. Widzę tylko samotną wyrzutnię, piękne drzewa i trawę. Operatorzy na stanowiskach. Każdy ma wyznaczone miejsce i zakres czynności. Dobiega ledwo wyczuwalne dudnienie, od systemu prądotwórczego. A na zewnątrz? Obracają się potężne anteny radiolokatorów przeróżnych systemów i przeznaczenia. Ludzi nie widać zbyt wielu. Może i są gdzieś tam schowani przed wścibskim okiem reportera. Ale nie, taki właśnie porządek panuje na stanowisku ogniowym nowoczesnej jednostki.

Może jednak poproszę o kilka informacji dowódcę pododdziału. Kapitan. Z wykształcenia mgr inż. elektronik. Nie wyobrażałem sobie zresztą innej specjalności tutaj, gdzie właściwie mniej już widać pocisk rakietowy, a bardziej wyrazista jest elektronika.

Kapitan zaczął mniej więcej tak: PZR składa się z urządzeń naziemnych i przeciwlotniczych rakiet kierowanych — PRK... Szybko wyjaśnia, że PZR, to przeciwlotniczy zestaw rakietowy. Otóż w jego skład wchodzą następujące urządzenia: RSWP, czyli radiolokacyjna stacja wstępnego przeszukiwania. Wykrywa ona cele powietrzne i przekazuje informacje do AKO — aparatury kierowania ogniem, gdzie obrabiane są dane, podejmowane decyzje otwarcia ognia. Kolejnym urządzeniem jest SN, czyli stacja naprowadzania, następnie wyposażenie startowe: wyrzutnie, pociski rakietowe i wypo-



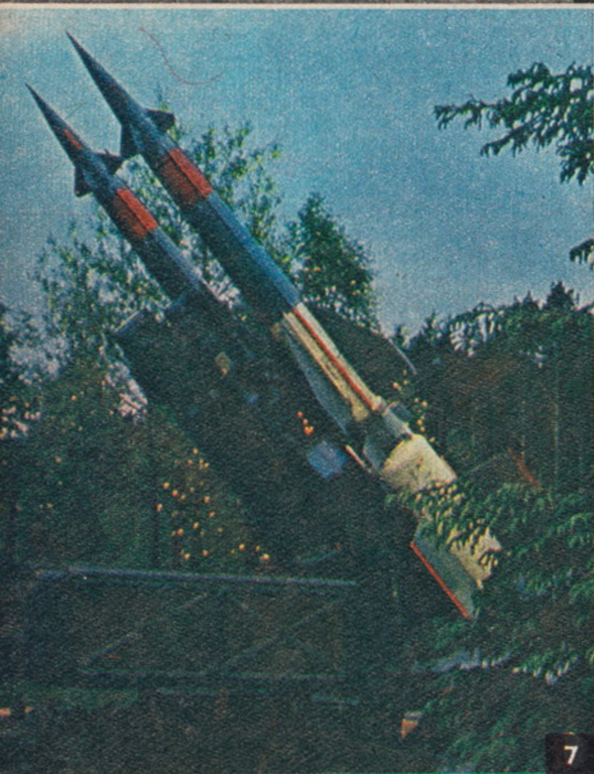
5



6



8



7

5. Gotowość bojowa numer jeden trwa. Wyładowywanie pocisków na stanowisku ogniowym.

6. Ostatnia kontrola i pododdział kapitana Piątkowskiego może być pewny, że koledzy z technicznego wykonali swoje zadanie jak najlepiej.

7. Teraz już na stanowisku startowym nie ma obsługi. Zaczynają pracę komputery. Bliźniaki na wyrzutni w położeniu startowym.

8. A tak wygląda start rakiety (innego systemu, stosowanej pojedynczo) podczas ćwiczeń poligonowych.

Zdjęcie OPK (1)

sażenie pomocnicze, a także zespół zasilania w energię elektryczną.

Z obszernych i fachowych wywodów kapitana wyławiam następujący obraz: Informacja o sytuacji napływa ze stacji (RSWP). Po wykryciu celu — a także jego rozpoznaniu — swój czy obcy — RSWP przekazuje współrzędne obiektu powietrznego do AKO. Aparatura kierowania ogniem określa które cele mają być zniszczone ogniem pocisków rakietowych. Stąd informacje kierowane są do SN. Stacja naprowadzania przechwytuje cel i śledzi go, nieustannie przekazując współrzędne celu do AKO, gdzie obrabiane są informacje dotyczące momentu startu pocisku. Z AKO po odpowiednim czasie zapewniającym spotkanie rakiety z celem biegnie komenda do wyposażenia startowego. Następuje start rakiety z wyrzutni. Z chwilą, gdy pocisk rakietowy znajdzie się w powietrzu, przejmuje go SN i śledzi jego tor lotu. Przekazuje teraz współrzędne rakiety łącznie ze współrzędnymi celu do AKO, gdzie na podstawie porównania współrzędnych celu i rakiety opracowywane są (przy użyciu oczywiście maszyn matematycznych) sygnały kierujące pociskiem. Komendy te za pośrednictwem SN, czyli stacji naprowadzania, przekazywane są do rakiety i zostaje ona naprowadzona na cel. Gdy rakieta znajdzie się w pobliżu celu, przechwytuje go, i w odpowiednim momencie, zapewniającym zniszczenie obiektu, następuje podryw głowicy bojowej. Cel zostaje unieszkodliwiony.

Na stanowisku dowodzenia (SD) cała omówiona procedura jest obserwowana na wskaźnikach radiolokatorów i... tysiącach innych urządzeń, pozwalających widzieć i słyszeć co się rozgrywa na powietrznym placu boju. Pokazano mi tutaj jak wygląda cel-plamka na wskaźniku. Podobny kształt ma i pocisk rakietowy pędzący do celu. W decydującym momencie po przechwyceniu, obie plamki łączą się — następuje krótki błysk — cel został na pewno zniszczony. Ba, ale takich celów może być bardzo dużo. I z takimi zadaniami radzą sobie jednostki rakietowe. Podobnie jak potrafią przeciwdziałać zakłóceniom wszelkiego rodzaju. O proszę, mówią mi operatorzy, takie kreski-plamy na wskaźniku, to zakłócenia tak zwane bierne. Stary kawał znany z minionej wojny: zrzuca się po prostu paski staniolu lub innego tworzywa metalizowanego o długości odpowiednio dopasowanej do długości fali, na której pracuje radiolokator, który należy zagłuszyć i wówczas trudno rozróżnić co jest samolotem, a co nie jest. Gdy obłok dipoli rozpływał się, rozszerzały się plamy na wskaźniku i działanie stacji zostało zakłócone tak, iż jej obliczenia nie nadawały się dla artylerii przeciwlotniczej. Współcześnie znane są również zakłócenia czynne wysyłane przez odpowiednie generatory z pokładu samolotów załogowych lub obiektów bezzałogowych. Przy czym mogą być stosowane dwie metody od razu: czynna i bierna. Wówczas na wskaźnikach radarowych widać dużo plam, dużo linii koncentrycznych — tylko celu nie można znaleźć.

Istnieje szereg środków zaradczych, których działanie jest bardzo skuteczne. I to są chyba środki najbardziej tajne w każdej armii, chociaż zasada jest znana wszystkim. Chodzi o osłonę elektroniczną wszystkich własnych urządzeń radiolokacyjnych, chodzi o osłabienie sygnałów zagłuszających, wreszcie o zmylenie przeciwnika poprzez błyskawiczne zmiany sygnałów własnych, ich częstotliwości, amplitudy i polaryzacji. Obecnie bez kłopotów można rozróżnić obiekt wrogi od obiektu własnego, zakłócenie sztucznie wywołane od prawdziwego. Obojętne jest dla operatora Wojsk OPK czy wrogi samolot albo inny obiekt będzie pomalowany na różowo, na biało czy też w kropki. Może nawet być „przebrany" w szaty cywilne — zostanie szybko, jak ten przysłowiowy wilk w owczej skórze, rozpoznany, przechwycony i zniszczony.

Ale oto dowódca podaje komendę: Narew — gotowość bojowa numer jeden! To ma być pokaz sprawności pododdziału ogniowego. Wyje tuż nad uszami syrena alarmowa. Anteny radarów jakby szybciej zaczęły się kiwać, a zza drzew z warkotem wyjeżdża samochód. Z wozu wyskakuje obsługa, podbiega do przygotowanej podwójnej wyrzutni. Sprawnie zostają przesunięte pociski na dwie prowadnice. Wszystko odbywa się w tempie błyskawicznym. Ostatnie sprawdzenie pocisków i — ludzie znikają jak cienie. Nie ma już samochodu transportowego. Ze stanowiska dowodzenia obserwuję przez telewizor co się dzieje na wyrzutni. Zgodnie ze wskazaniami aparatury naprowadzania wyrzutnia zostaje obrócona na swej osi (to odpowiedni azymut). Pociski rakietowe powoli unoszą się ku górze — to kąt podniesienia — przyjmując położenie startowe. W danym momencie już zostały dokonane przez komputery wszystkie obliczenia. Cel (oczywiście cel symulowany) znajduje się w strefie startu. Pada komenda: Pierwsza start! O, niech pan patrzy — trąca mnie operator. Tutaj, nie na wyrzutnię. Ten punkt świetlny to nasza rakieta. Jak to nasza rakieta, kiedy obie stoją na wyrzutni? — pytam naiwnie. No tak, ale to był tylko pokaz dla prasy. A pan by chciał zapewne, abyśmy pokazali prawdziwy start...

Podwójne stanowisko startowe zwiększa niezawodność działania całego systemu, zwiększa prawdopodobieństwo trafienia celu, lub celów. I tu ciekawa sytuacja. Pocisk, spoczywając na wyrzutni, cały czas jest pod kontrolą. Sprawdzane są zdalnie — czynią to automaty — jego podzespoły, mimo, iż wszystko — sam widziałem — zostało już sprawdzone w pododdziale technicznym. Ale tu obowiązuje zasada kontroli do ostatniego momentu. Jeśli się okaże, a wszystko może się zdarzyć, że rakieta pierwsza ma jakiekolwiek „spięcie na linii", jak by powiedział elektryk, natychmiast do startu włączana jest rakieta druga. Jeśli wszystko w porządku, rakiety startują pojedynczo lub jedna za drugą, w zależności od potrzeb.

Rozmawiam z żołnierzami pododdziału ogniowego. Pytam, czy wypróbowali już swoje umiejętności w praktycznym strzelaniu. Tak. Byli na wielkim poligonie, gdzie — i tu, wydawało mi się, prężą się z dumą — zdobyli zaszczytne wyróżnienia za bezbłędne trafianie w cele latające. Zadania na poligonie były trudne, ale rozwiązywali je na piątkę. Trafialiśmy cel zawsze jednym, pierwszym pociskiem rakietowym. Działaliśmy zgodnie z rozkazem ministra Obrony Narodowej gen. armii Wojciecha Jaruzelskiego.

Na pamiątkę otrzymuję zdjęcie, które załączam. Przedstawia ono start rakiety ziemia-powietrze. Ja natomiast wykonałem nieco zdjęć pokazujących zarówno pododdział techniczny jak i ogniowy, przygotowujący inny nieco typ rakiet. Tych, które przewożone są po dwie na naczepie i które, jak bliźnięta, spoczywają potem na wyrzutni, gotowe w dzień i w nocy do startu. Mówi dowódca pododdziału: Gotowość bojowa sprawdzana jest u nas codziennie, co godzinę, co minutę... Wiadomo — Wojska OPK!

„ZAGUBIONA KARTA" została odnaleziona

LOTNICZA POEZJA

w II wojnie światowej

Zaczęło się od tego, że w antologii „Poezji Polski Walczącej 1939—1945", opracowanej przez Jana Szczawieja, a wydanej przez Państwowy Instytut Wydawniczy, na próżno szukaliśmy jakiegoś wiersza lotniczego. A było tam niemal wszystko. Były wiersze pisane w przeddzień wybuchu wojny, wiersze pisane w różnych krajach i w różnych okresach wojny. Była też poezja obozowa oflagów i obozów internowania w Szwajcarii, a nawet hitlerowskich obozów koncentracyjnych, nie mówiąc o wierszach, które powstawały w podziemiu AK-owskim czy w bardziej normalnych warunkach, bo w środowiskach emigracyjnych — w Paryżu, Londynie, Ameryce oraz na terenach Związku Radzieckiego.

Brak było tylko poezji lotniczej, która powstawała już w pierwszych dniach października 1939 r., za drutami obozów internowania w Rumunii, i która chyba najlepiej oddawała nastroje tych, którzy nie pogodzili się z klęską i wbrew wszystkim trudnościom zdążali ku walce, mającej przynieść wyzwolenie kraju.

W wierszach tych, tworzonych prawdopodobnie w tym samym okresie, zarówno w okupowanym kraju, jak i na emigracji, nie było — podobnie jak w tamtych — cierpiętnictwa, załamań i rozpaczy. Były to chyba pierwsze polskie wiersze po klęsce wrześniowej, w których dźwięczały tony walki, odwetu i przyszłego zwycięstwa. Była to zarazem prorocza wizja przyszłej wojny powietrznej. Warto zwrócić uwagę, że wiersze te były pisane w pierwszych dniach października 1939 r., kiedy nic jeszcze nie wróżyło klęski III Rzeszy.

„...A idąc, wkoło siać śmierć i pożogę.
Miast pożarami znacząc swoją drogę,
Aż całe Niemcy dym przesłoni gęsty.
Jak aniołowie zniszczenia i zemsty,
Co piekło stworzą na ziemi i niebie.
Polsko, czy słyszysz? Tak wrócim do ciebie!... [1])

Jak silna musiała być wiara tych ludzi w ostateczne zwycięstwo, że właśnie tak widzieli swoją drogę powrotną do kraju. Tak oddać atmosferę tamtych dni i nastrojów nie potrafi odtworzyć żaden dokument, ani najlepszy pamiętnik. Można tylko dodać, że tych wierszy lotniczych, pisanych w różnych krajach i w różnych etapach wojny, było dużo. Więcej niż w innych rodzajach broni. Widocznie nikomu nie przyszło na myśl, że polscy lotnicy nie tylko latali, walczyli, ale i wiersze pisali.

SZUKAJMY ZAGUBIONEJ POEZJI LOTNICZEJ

Było rzeczą jasną, że samo lamentowanie nad zagubioną poezją lotniczą nie wiele pomoże. Należy raczej myśleć nad zebraniem poezji lotniczej w II wojnie światowej, aby w następnym wydaniu antologii „Poezji Polski Walczącej" nie stała się ona znowu — zagubioną kartą. Tylko, kto ma to zrobić?...

Akcja: „odnalezienia poezji lotniczej" — została podjęta przez „Wiraże", tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Nadano jej nazwę: „Zagubiona karta" i rozesłano apel do wszystkich dawnych lotników, prosząc o nadsyłanie zapomnianych wierszy z II wojny światowej. Apelem ogłoszonym w Polskim Radio i Telewizji oraz w prasie (i to nie tylko lotniczej) zainteresował się Oddział Warszawski Związku Literatów Polskich, którego poparcie było bardzo cenne. Zwłaszcza w środowisku twórców. Między innymi byli to: Zbigniew Załuski, Wojciech Żukrowski, Stanisław Ryszard Dobrowolski, Jerzy Zagórski oraz Lesław Bartelski, prezes Oddziału Warszawskiego ZLP i wielki przyjaciel lotników.

„Zagubionej karcie" nie wróżono nic dobrego. Nawet w jednej z zaprzyjaźnionych redakcji ukazał się felieton: „że nic z tego nie wyjdzie, a w najlepszym wypadku zbierze się trochę wierszy różnych grafomanów, których nikt dotąd nie chciał drukować". Wykpiwać było łatwo. Zebranie wojennych wierszy lotniczych pogubionych w różnych krancach świata nie było rzeczą prostą i wymagało dużo pracy. Nie mówiąc o trudnościach wieloletniej, uporczywej pracy. Pesymistyczne przepowiednie okazały się błędne i akcja „Wiraży" została zakończona sukcesem.

Była to **pierwsza w historii kultury lotniczej** udana akcja, której wynikiem było zebranie niemal wszystkich wierszy lotniczych, pisanych przez lotników w czasie II wojny światowej. Na Wschodzie i na Zachodzie. Na wszystkich frontach świata. Wszędzie gdzie walczyli polscy lotnicy w czasie minionej wojny.

Pomocną dłoń wyciągnęli również polscy lotnicy z Zachodu, przebywający obecnie w różnych krańcach świata. Stowarzyszenie Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii — „Polish Air Force Association in Great Britain" — pismem Sekretarza Generalnego tej organizacji powiadomiło nas, że w miarę swoich możliwości wesprze akcję mającą na celu odtworzenie zagubionej poezji lotniczej w II wojnie światowej, aby nie zaginęła w niepamięci.

Jak widać wszyscy pragną, ażeby ta — odtworzona po latach — poezja lotnicza była jak najlepsza i przetrwała dla następnych pokoleń.

CZY JUŻ PODSUMOWANIE AKCJI?

„...Niech się święci na ziemię pobożne stąpnięcie:
Nasz pierwszy skok z maszyny na zmęczone trawy.
Niech to będzie wsłuchane w nasz przylot Okęcie...
Jak wyciągnięta ku nam, wierna dłoń Warszawy." [2])

Oto fragment jednego z wierszy Pawła Moskwy, którego nazwano: „księciem poetów lotniczych" i którego utwory porównywano z poezją tworzoną w okresie okupacji. Podobnych wierszy lotniczych było więcej.

Znacznie więcej niż w innych rodzajach broni.

Akcja „Zagubiona karta" została właściwie zakończona. Lecz nadal napływają wiersze i listy ze wszystkich stron świata. Z Anglii, Kanady, Australii... W teczkach znajdują się wiersze: Jerzego Pietrkiewicza, znanego poety i prozaika, Pawła Moskwy, Jerzego Faczyńskiego (nazywane „malowankami piórem", w których nikt by nie wyczytał słowa wojna, choć są to wiersze wojenne), Wiktora Budzyńskiego, Jana Roztworowskiego, Leopolda Lewina, Józefa Prutkowskiego, Janusza Meissnera, Pawła Wiktorskiego, Mieczysława Pawlikowskiego, Władysława Leny-Kisielewskiego... Na specjalną uwagę zasługują wiersze Jadwigi Drogulskiej (których nikt dotąd nie czytał), która jako żołnierz i sanitariuszka Batalionów Chłopskich walczyła w partyzantce, a potem maszerowała na Berlin. Jej wiersze poświęcone są lotnikom, ponieważ jej narzeczony był lotnikiem — i zginął w ostatnim dniu wojny.

Są to wiersze patriotyczne, ale są również wiersze o wyraźnym zabarwieniu radykalnym. Większość z nich powstała w dniach klęski wrześniowej 1939 r., w wyniku wielkich przemian w psychice żołnierzy i załamaniu się ich wiary w hasła i slogany, w które dotychczas wierzyli.

Nie wszystkie wiersze lotnicze zostały odnalezione i nie wszyscy ich autorzy przeżyli wojnę. Jednym z nich był Ryszard Bychowski, dobrze zapowiadający się poeta, aktywny działacz OMTUR-u i PPS. Zginął jako nawigator 300 dywizjonu podczas powrotu z wyprawy bombowej nad III Rzeszę.

Zgodnie z projektami „Wiraży", w Dowództwie Wojsk Lotniczych ma odbyć się spotkanie-seminarium poświęcone poezji lotniczej w II wojnie światowej. Przewidziany jest udział pozostałych przy życiu autorów wierszy lotniczych oraz przedstawicieli Oddziału Warszawskiego Związku Literatów Polskich i Klubu Poezji. Następny fragment, to wydanie zbioru poezji lotniczej w II wojnie światowej, ilustrowanego fotosami przedstawiającymi całą wojenną trasę jej autorów, od ucieczek z obozów internowania początkowych — poprzez wszystkie szlaki i walki, aż po klęskę i upadek hitlerowskiej Rzeszy.

Należy przypuszczać, że spotkanie z „poezją lotniczą w II wojnie światowej" — nie ograniczy się tylko do jednego spotkania. A zwłaszcza z młodzieżą lotniczą, dla której jest to zupełnie „nieznana karta". (W.K.)

[1]) Władysław Leny-Kisielewski, był strzelcem pokładowym i korespondentem wojennym lotnictwa latającym bojowo.
[2]) Paweł Moskwa, był lotnikiem 300 dywizjonu bombowego Ziemi Mazowieckiej.

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH ABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUV

WŁODZIMIERZ MAZURKIEWICZ 1875—1927



Urodził się w Druskiennikach ukończył V Gimnazjum Rządowe w Warszawie. Studia politechniczne odbył w Grazu. Życie miał bardzo burzliwe: pracował jako inżynier na Kaukazie, budował kanały w Brazylii, przeprowadzał połączenia kolejowe w Paranie. Był poszukiwaczem złota w holenderskiej Gujanie, dłuższy czas mieszkał w Ameryce Północnej, gdzie prowadził wśród polskich robotników działalność oświatową. Brał żywy udział w rozwijającym się tam wśród Polonii amerykańskiej ruchu kultury fizycznej i sportu.

W 1919 r. wyjechał do Francji, gdzie zainteresował się lotnictwem. W roku następnym uzyskał dyplom pilota samolotowego; należał więc do słynnej grupy seniorów lotnictwa różnych narodowości, zwanych „Les vieilles tiges" (stare łodygi). Brał udział (pod pseudonimem „Constantin") w zawodach lotniczych w Reims. Startował na samolocie typu Paulhan; uległ wówczas ciężkiemu wypadkowi.

W 1912 r. walczył jako pilot po stronie Bułgarii w wojnie bułgarsko-tureckiej. W styczniu 1914 r. wyjechał do Chin, gdzie został pierwszym instruktorem pilotażu w tamtejszej armii. Odznaczono go orderem „Złotego Kłosa" za zasługi lotnicze w Chinach. Po wybuchu I wojny światowej służył — jako obywatel rosyjski — w armii carskiej.

W 1918 r. Mazurkiewicz powrócił do kraju. Sterane zdrowie nie pozwoliło mu na czynne branie udziału w lataniu. Ograniczył się więc do działalności propagandowej lotnictwa. Był jednym z inicjatorów powołania do życia masowej organizacji Ligi Obrony Powietrznej Państwa (LOPP). Dla zdobycia doświadczeń w tym zakresie był wysyłany do Anglii, Szwecji i Norwegii.

Ostatnie lata spędził w Drui, gdzie był nauczycielem matematyki w gimnazjum im. Stefana Batorego. Zmarł w maju 1927 r. w Wilnie i został tam pochowany.

J. Kędz.

PRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁM

Gdy oddawano niniejszy artykuł do drukarni, trwały jeszcze VI Zawody Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK o tytuł Mistrza Walki. Nie były więc znane ostateczne wyniki tych zawodów. Natomiast, gdy niniejszy numer naszego tygodnika opuści drukarnię — wiadomo już będzie, który z pilotów został Mistrzem Walki Powietrznej, a który z kluczy myśliwskich zdobył tytuł tegorocznego Mistrza Walki Zespołowej.

Nim napiszemy o tych zawodach prezentujemy poniżej klucz myśliwski, którym dowodził w okresie ubiegłorocznych zawodów kpt. pil. Jan Sadowski. Klucz ten zdobył w 1975 r. pierwsze miejsce i tytuł Mistrza Walki Zespołowej. Piloci klucza myśliwskiego kpt. pil. Jana Sadowskiego zostali laureatami naszego honorowego wyróżnienia roku: „BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1975".

Zafascynowani są maszynami, na których latają i swoją codzienną służbą. Dlatego też mija im czas niepostrzeżenie. Zbyt krótkie są dla nich dni. Wypełniają je bowiem zadania w powietrzu i na ziemi. Wszyscy — zaliczeni do grupy najlepszych w pułku myśliwskim — jako piloci pierwszej klasy osiągnęli wysoki stopień koncentracji i równowagi psychicznej.

O udziale zwycięskiego klucza myśliwskiego w zawodach rozmawiałem z kpt. pil. Janem Sadowskim. Cały zespół ocenił wysoko. Wszyscy zasłużyli na szczególne wyróżnienie, wszyscy błysnęli wysokimi umiejętnościami walki zespołowej, szybkiego wykonywania rozkazów i skutecznej walki. Oto jeden z epizodów. Kiedy w celownikach radiolokacyjnych ukazały się punkty oznaczające samoloty „przeciwnika", klucz myśliwski kpt. pil. Sadowskiego zbliżył się do nich. Wtedy rozluźniły one zwarty szyk i następnie rozleciały się w różnych kierunkach. Należało działać niezwykle szybko. Wystarczyło kilka sekund na wydanie krótkich i zwięzłych rozkazów. Za uciekającymi maszynami „wroga" polecieli piloci klucza myśliwskiego kpt. Sadowskiego. Wkrótce w eter popłynęły meldunki do dowódcy: cel zniszczony. Ich walkę wysoko oceniła komisja sędziowska: szybko przechwycili „wroga" i zniszczyli go w pierwszym ataku. Niemałą rolę odegrał w tej walce ich nawigator naprowadzania.



ZWYCIĘSKI KLUCZ MYŚLIWSKI

Na zawody przylecieli, aby reprezentować swój pułk myśliwski. Na miejscu dowiedzieli się, że za swych rywali do pierwszego miejsca będą mieli dwa klucze myśliwskie, których piloci w poprzednich latach zwyciężyli w klasyfikacji zespołowej. Oni także stanowili kiedyś jeden ze zwycięskich kluczy.

W czasie zawodów, mimo upałów, walczyli ofiarnie i osiągali przeciętnie wyżej niż dobre oceny we wszystkich konkurencjach. Ten fakt zadecydował, że klucz myśliwski pod dowództwem kpt. pil. Jana Sadowskiego zdobył tytuł Mistrza Walki Zespołowej. Klucz ten, czyli pięciu pilotów, w tym jeden zapasowy, nie licząc zespołu zabezpieczającego, osiągnął piękny sukces w zawodach Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK. Sukces tym bardziej godny podziwu, iż klucz myśliwski kpt. Sadowskiego zwyciężył tylko w trzech konkurencjach, gdy tymczasem w tych samych zawodach klucz mjra Karlikowskiego zajął czterokrotnie pierwsze miejsce i w ostatecznej klasyfikacji uplasował się dopiero na trzecim miejscu. Klucz myśliwski mjra Woźniaka np. nie wygrał żadnej konkurencji i tylko raz zajął drugie miejsce, natomiast w ogólnej klasyfikacji zdobył drugie miejsce.

Trzykrotne zajęcie pierwszego miejsca i czterokrotnie drugiego miejsca w siedmiu rozegranych konkurencjach zapewniło kluczowi myśliwskiemu kpt. Sadowskiego tytuł mistrzowski w klasyfikacji zespołowej.

Jak doszło do zestawienia zwycięskiego zespołu? Dowódca eskadry jednego z pułków myśliwskich, mjr pil. Aleksy Antoniewicz, otrzymał zadanie sformowania klucza na zbliżające się zawody. On sam dowodził już takim kluczem na zawodach, zdobywając wówczas tytuł Mistrza Walki Zespołowej. Miał prawo wyboru. Na dowódcę klucza wytypował kpt. Sadowskiego, jednego z pilotów eskadry, sam natomiast wyznaczył sobie w kluczu miejsce pilota zapasowego. Był to piękny gest dowódcy, umożliwiający młodszym od siebie pilotom sprawdzenie się w trudnych sytuacjach na zawodach taktyczno-bojowych. Ponadto włączył do klucza trzech doświadczonych kapitanów pilotów pierwszej klasy: Jerzego Machnika, Ryszarda Nowickiego i Czesława Pazura. Zestawiony przez niego klucz myśliwski odniósł zasłużone zwycięstwo, które na pewno było również zasługą dowódcy eskadry.

Klucz myśliwski kpt. Sadowskiego przechwytywał i prowadził walkę powietrzną z grupą samolotów „przeciwnika" wykonującą lot na małej wysokości, w stratosferze, w dzień i w nocy. Walczył także z grupą samolotów „przeciwnika" w trudnych warunkach atmosferycznych, w specjalnym szyku bojowym, a także wykonującą energiczny manewr zaczepno-obronny. Szturmował także cele naziemne przy użyciu bomb i rakiet klasy powietrze — ziemia oraz broni pokładowej. Klucz myśliwski wykazał się także dobrą znajomością środków napadu przeciwnika powietrznego oraz taktyką walki z nimi.

Dowódca zwycięskiego klucza myśliwskiego kpt. pil. Jan Sadowski ukończył w drugiej połowie lat sześćdziesiątych Oficerską Szkołę Lotniczą. Nim jednak tam trafił, uzyskał podstawowe wyszkolenie samolotowe na wakacyjnym obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. W trzy lata po skierowaniu do pułku otrzymał 1 klasę pilota myśliwskiego. Kilkakrotnie uczestniczył w zawodach Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK o tytuł Mistrza Walki. Należał do klucza dowodzonego przez ówczesnego kpt. pil. Aleksego Antoniewicza, który w 1972 r. zdobył tytuł Mistrza Walki Zespołowej. W pułku jest lubiany za umiejętność kierowania zespołami ludzi. Podobnie jak i pozostali piloci mistrzowskiego klucza wylatał ponad tysiąc godzin na samolotach, w tym kilkaset na samolotach naddźwiękowych.

W pułku jest dowódcą klucza myśliwskiego. Klucz myśliwski czyli najmniejszy pododdział lotniczy, wchodzi w skład eskadry. Zadania może wykonywać samodzielnie lub wspólnie z pozostałymi kluczami eskadry.

Zawody — jak mi powiedział w rozmowie kpt. Sadowski — kształtują właściwe postawy pilotów, wyrabiając hart ducha i wolę walki, a nade wszystko szlachetne współzawodnictwo. Klucz myśliwski, którym dowodziłem, swój sukces zawdzięcza w dużej mierze zespołowi zabezpieczającemu, który nie tylko skrupulatnie przygotował samoloty do zawodów, ale w czasie ich trwania troskliwie się nimi opiekował.

Nie do pomyślenia oczywiście byłoby zwycięstwo klucza kpt. Sadowskiego bez udziału nawigatora naprowadzania. Obowiązki te pełnił z powodzeniem doświadczony mjr nawig. Marian Luber, który przed laty był pilotem. Nietrudno mu było wczuć się w sytuację, w jakiej znajdowali się jego koledzy oraz dokładnie naprowadzać ich na cele powietrzne.

Na każdy samolot wykonujący zadania w powietrzu przypada kilku specjalistów lotniczych, w tym wielu z wyższym wykształceniem lotniczym. Jeśli kpt. pil. Jan Sadowski wspomniał, iż wiele zawdzięcza zespołowi zabezpieczającemu, to oprócz mjra nawig. Mariana Lubera miał również na myśli dowódcę zespołu inżynieryjno-technicznego por. Tadeusza Krotosza, dobrego organizatora pracy. Miał także na myśli por. Marcina Lewandowskiego, wielu specjalistów lotniczych i to z różnych dziedzin.

Po trudnych lotach piloci myśliwscy są zmęczeni, ale zadowoleni. Żyją pełnią życia lotniczego, o którym marzyli i do którego z konsekwencją dążyli. Należą do szczęśliwych — tych nielicznych spośród tysięcy kandydatów, dla których latanie na samolotach naddźwiękowych stało się pięknym zawodem, służbą dla Ojczyzny.

Są w swoim żywiole — to prawda. Ale każdy nowy dzień stawia przed nimi nowe bardziej skomplikowane zadania. Aby działać skutecznie, a przede wszystkim w jak najkrótszym czasie przechwytywać przeciwnika i niszczyć go w pierwszym ataku, trzeba nieprzerwanie latać. Bo w wyniku nieustannego i jednoczesnego wszechstronnego doskonalenia wyrastają mistrzowie walki powietrznej.

TADEUSZ MALINOWSKI

Na zdjęciu od lewej: mjr pil. Aleksy Antoniewicz (rezerwowy), kpt. pil. Jerzy Machnik, kpt. pil. Jan Sadowski (dowódca klucza), kpt. pil. Czesław Pazur i kpt. pil. Ryszard Nowicki.

NASZE TRASY

CZY ODEZWIE SIĘ?

Treść felietonu w tym numerze będzie się różnić w sposób zasadniczy od zamieszczanych w tym miejscu dotychczas. Zawsze bowiem czymś służyliśmy Czytelnikom: informacją, radą, dzieliliśmy się doświadczeniami, słowem — redakcja była tym kimś, kto raczej coś daje, względnie przekazuje. W tym przypadku — inaczej. Autor niniejszego chciałby najpierw coś zrelacjonować, a potem poprosić Czytelników o pomoc w wyjaśnieniu szczegółów sprawy. Sprawy — chyba ciekawej dla wszystkich. Przystępuję do rzeczy.

1 września 1939 roku zastał mnie, młodego chłopaka, w Zielonce koło Warszawy. Mieszkałem w domu znajdującym się na północnym skraju osiedla, koło leśniczówki, na szczycie pagórka. Niemieckie bombowce w asyście myśliwców leciały z kierunku Prus Wschodnich na stolicę Polski. Część z nich — już znad Warszawy wracała. Strzelała nasza artyleria plot. Mimo nakazów zdrowego rozsądku — wraz z kilkoma kolegami wdrapałem się na szczyt dachu naszego domu i stamtąd obserwowaliśmy dramatyczną scenerię warszawskiego przedpola.

W pewnym momencie, od strony lotniska na terenie poligonu, śmignęła nad torami jak osa polska pezetelka. W mgnieniu oka — maleńki górnopłat dosłownie werżnął się w gęsty szyk jednej z grup bombowców. Rozpoczęło się istne piekło w powietrzu. Strzelały, oczywiście, wszystkie załogi niemieckich samolotów. Grały cekaemy pezetela. Pociski gęsto łupały po całej zabudowie Zielonki. Nie zwracaliśmy na to żadnej uwagi. Z zapartym tchem obserwowaliśmy z dachu niesamowity pojedynek polskiego myśliwca z kilkoma maszynami nieprzyjaciela. Trwało to dość długo — parę minut.

Spostrzegliśmy naraz, że — korzystając z nadchodzącej ławicy cumulusów — bombowce i myśliwce niemieckie przerwały ogień i rezygnując z zestrzelenia natrętnego myśliwca czmychnęły w chmury. Jednak — nie wszystkie, jeden pozostał.

Tego, co nastąpiło, nie zapomnę nigdy. Była to zacięta, na śmierć i życie, walka powietrzna. Trzask krótkich serii cekaemów i działek, stojące na najwyższym poziomie figury bojowej akrobacji polskiego myśliwca, dysponującego mniejszą przecież prędkością niż niemiecki lekki bombowiec, wspaniały kunszt pilotażu Polaka — były szokującym, ale wspaniałym widowiskiem.

Walka toczyła się na wysokości około 1000—1200 metrów. Basowo grzmiały salwy broni pokładowej Niemca, inny dźwięk, bardziej o tonacji metalicznej, miały serie odpalane przez Polaka. Widzieliśmy błyski z luf. I oto — co się stało: nawet nie spostrzegliśmy dokładnie, kiedy pezetel znalazł się blisko z tyłu, za ogonem samolotu z czarnymi krzyżami. Już go nie popuścił. Błyskawicznie, seria za serią, ładował pociski w kadłub i silniki Niemca. Z prawego silnika bombowca buchnął czarny dym. Samolot wypadł nagle z walki, przestał strzelać. Ciągnąc za sobą długą smugę, chwiejnie poleciał, na niedużej wysokości, nad lasami w kierunku Strugi. Po paru kilometrach — runął na ziemię. Wysoki słup czarnego, smolistego dymu znaczył miejsce upadku.

Z dachu — na rowery i co tchu pomknęliśmy w tamtym kierunku. Gdy dojeżdżaliśmy, szczątki samolotu porozrzucane na całym polu graniczącym z lasem paliły się. Widzieliśmy zwęglone ciała załogi, nadpalone mapniki, fragmenty oporządzenia. Tłum otaczał całe to miejsce. Przyjechał na motocyklu z lotniska nasz pilot, który zestrzelił hitlerowską maszynę. Był to, jeśli dobrze pamiętam, oficer. Dość niskiego wzrostu, niezbyt młody, silnie zbudowany. Ludzie patrzyli na niego z dumą i najwyższym podziwem, jak na bohatera.

Nic dziwnego: on **był** bohaterem. Jego obraz, obraz tej walki — towarzyszył mi krzepiąco przez wszystkie ciężkie lata okupacji. Wrył się w pamięć na stałe. Na samym początku wojny ujrzeliśmy, że wroga można pokonać.

Kto to był, ten polski pilot? Czy żyje? A jeśli tak — to może odezwie się? Byłoby to coś niewymownie pięknego. A może coś dorzucą Czytelnicy? **(z)**

listy DO „SKRZYDLATEJ"

KRĄŻENIE, CZY „DELFIN"

Obok przedstawiamy wypowiedź autora taktyki przelotu szybowcowego „ruchem delfina" mgra inż. W. Mozdyniewicza w odpowiedzi na artykuł T. Kawy i T. Litarowicza „Czy zawsze delfinem?" („SP" nr 37 z br.). (red.).

Manewry esowania zapewniają uniknięcie konsekwencji błędu w przypadku podjęcia decyzji krążenia i nie natrafienia na dostatecznie silne wznoszenie. Po wykonaniu 1/4 okrążenia, tj. elementu esa, pilot jest w stanie właściwie określić siłę wznoszenia lub fakt niewłaściwego kierunku wejścia w pierwsze okrążenie. Pozwala to również na ewentualne podjęcie decyzji krążenia, kiedy siła wznoszeń osiąga wymagane wartości (w granicach 1,5—2 razy większych wartości średnich dla przelotu), a kierunek krążenia okaże się właściwy.

Wpływ na wybór sposobu lotu pod szlakiem (krążenie czy delfin) uzależniony jest od takich czynników jak:

1 — spodziewanej siły wznoszeń pod szlakiem,
2 — właściwości szybowca,
3 — średniej siły wznoszeń w danym dniu,
4 — zasięgu pionowego wznoszeń,
5 — usytuowania linii szlaku w stosunku do trasy przelotu,
6 — kierunku wiatru,
7 — długości szlaku,
8 — stanu rozwoju chmur szlakowych („SP" nr 25/1971).

Jak widać, podjęcie decyzji krążenia pod szlakiem jest jednym z trudniejszych elementów taktyki przelotowej. Analiza przeprowadzona przez T. Kawę i T. Litarowicza potwierdza model przelotu „ruchem delfina" pod szlakiem, chociaż została przeprowadzona w bardzo ograniczonym zakresie. Założeniem analizy autorów artykułu jest przyjęcie znanej wartości średniego wznoszenia pod całym szlakiem. Jest to równoznaczne z założeniem klasycznej taktyki przelotowej (McCreade'go), tzn. przyjęcie znanej wartości wznoszenia, do którego kierujemy szybowiec. Uproszczenie biegunowej prędkości do postaci $Wow = aVs^2$, w pewnym zakresie prędkości jest wystarczające. Autorzy niezbyt trafnie dobrali współczynnik „a" dla szybowca „Jantar" („Jantar Std" czy „Jantar-1"?).

Wywody autorów pozwoliły im wysnuć absurdalny i niezrozumiały wniosek, że „opłacalne jest albo bardzo głębokie esowanie (prosi się dopowiedzieć — w wyjątkowo słabych wznoszeniach!) albo krążenie w wyjątkowo silnych wznoszeniach pod szlakiem (no właśnie)". I jeszcze jeden wniosek: jeśli już krążyć, to „bardziej jest to opłacalne na szybowcach szybkich". Dalsze komentarze zbyteczne.

Wojciech Mozdyniewicz

KĄCIK ISKRA PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

Bogdan Zarzecki — ul. Drukarska 39/15, 53-311 Wrocław, Kazimierz Michalak — ul. Szkolna 5, 63-300 Pleszew. Mają po 15 lat. Chcieliby korespondować ze swymi rówieśnikami w kraju i za granicą.

Piotr Rusin — ul. Sienkiewicza 1/75, 35-216 Rzeszów. Za nowo zakupione modele firm Matchbox, Revell i Heller odda wiele innych modeli samolotów oraz książek o tematyce lotniczej.

Piotr Mikoś — Plac Katedralny 8/1, 33-100 Tarnów. Ma 15 lat i interesuje się historią lotnictwa II wojny światowej. Poszukuje wielu numerów „SP" z lat 1971 i 1974; modeli samolotów II wojny światowej w skali 1:72 firm: Matchbox, Airfix, Monogram, Heller, Frog, Revell. Chciałby w tej sprawie nawiązać korespondencję z rówieśnikami.

Marek Jakubiak — ul. Kościuszki 48, 21-350 Międzyrzec Podl. Zbiera modele samolotów w skali 1:72. Poszukuje modeli samolotów „Spitfire" Mk. IX firmy Matchbox lub „Spitfire" Mk. Vb firmy Airfix, za które oferuje modele samolotów Hawker „Hurricane-IIC" i Hawker „Tempest" firmy Matchbox.

Paweł Nizielski — ul. Dantego 7/296, 01-914 Warszawa. Poszukuje modelu samolotu Boulton-Paul „Defiant" w skali 1:72 firmy Airfix (nie sklejony), w zamian oferuje „Mustanga" P-51D tej samej firmy (również nie sklejony).

Roman Baja — ul. Przebendowskiego 17, 84-100 Puck. Adresów instytucji za granicą — nie podajemy.

Ireneusz Kurasiak — ul. Jasna 50/1, 44-335 Jastrzębie IV. Poszukuje numeru 7/1975 „Skrzydlatej Polski", za który ofiaruje dane techniczne polskich samolotów: P-37 PZL „Łoś", RWD-8, „Lublin" R-XIII, PZL P-7, RWD-14 „Czapla" oraz PZL P-23 „Karaś".

POCZTA

SAMOLOT ORLIŃSKIEGO

Pan Janusz Meissner pisze nam, że samolot rajdowy Bolesława Orlińskiego Breguet-XIX B-2 miał silnik Lorraine Dietrich o mocy 450 KM. Rozpiętość samolotu — 14,83 m, długość — 9,51 m, wysokość — 3,39 m, pow. nośna — 49 m². Masa własna — 1 424 kg, masa całkowita — 2 229 kg. Prędkość max. — 213,5 km/h, pułap — 6 000 m.

Poza tym Breguet-XIX był budowany w różnych wersjach różniących się znacznie. Np. Breguet-XIX GR (Grand Raid) miał m. in. górny płat dłuższy o 2 m i znacznie większe zbiorniki paliwa, a Breguet-XIX TR (Transatlantique Raid) „Super Bidon" — miał przedłużony kadłub, zbiorniki paliwa (umieszczone także w skrzydłach) o pojemności 5 570 l, a rozpiętość górnego płata powiększoną jeszcze o 2,4 m, przy czym płat ten był na wieżyczce 0,43 m nad kadłubem, zaś obrys końców skrzydeł zmieniono na eliptyczny. Proporcjonalnie zwiększono też rozpiętość dolnego płata, a pojedyncze zastrzały między skrzydłami zastąpiono podwójnymi. Powiększono również powierzchnię statecznika poziomego i rozstaw podwozia. „Super Bidon" był wyposażony w silnik Hispano Suiza o mocy 650 KM. Pojawił się on w 6 lub 8 lat po oblataniu pierwszych egzemplarzy Breguetów-XIX A-2 i B-2.

Jak z tego wynika, dane techniczne i osiągi zamieszczone w „SP" nr 37/1976 odnoszą się do samolotu rekordowego Breguet-XIX TR „Super Bidon", a nie Breguet-XIX B-2. Dziękujemy za wyjaśnienie. Informujemy jednocześnie, że autor opisu Bregueta-XIX z „SP nr 37/1976 przekazał honorarium na Fundusz Budowy Centrum Zdrowia Dziecka.

LOT nowiny nowiny nowiny nowiny

Nr 175 październik 1976



la presse

La Pologne
Quand on peut mettre
un visage sur des villes
et des villages
de Pologne

les voyages
par Manuel Maitre

A LA DÉCOUVERTE DU PAYS DE CHOPIN

La Pologne a le goût de jouir de la vie

KANADYJSKIE REFLEKSJE







Nasza nowa linia do Kanady cieszy się dużym powodzeniem i zdobycie biletu do Montrealu lub z Kanady do Warszawy nie jest nadal rzeczą łatwą. Niedawno donosiliśmy o wizycie jaką złożyli w Polsce dziennikarze kanadyjscy z Montrealu, reprezentujący prasę francuskojęzyczną. Ostatnio otrzymaliśmy pierwsze, drukowane już wrażenia i refleksje.

Pani **Marianne Favreau** i redaktor **Manuel Maitre** w obszernych artykułach na łamach „La presse" i „Loisirs" piszą obiektywnie i bardzo serdecznie o Polsce, jej zabytkach oraz ludziach. Nie sposób oczywiście streścić ich wywodów, ale jesteśmy przekonani, że obszerne materiały, jakie się jeszcze ukażą na łamach prasy kanadyjskiej, będą miały poważny wpływ na ilość wizyt Kanadyjczyków w Polsce.

Mówił także o tym burmistrz Montrealu **Jean Drapeau** na spotkaniu z załogą pierwszego samolotu LOTU, który wylądował na lotnisku Mirabel. Powiedział wówczas, że jest głęboko przekonany, iż otwarcie nowej linii umocni wzajemne związki Polski i Kanady. J. Drapeau wspomniał — wyraźnie wzruszony — swoje dwa pobyty w Warszawie. Powiedział przedstawicielowi Radia Canada dosłownie tak:

„Chcę serdecznie pozdrowić nie tylko mieszkańców Warszawy, ale wszystkich Polaków, którzy dali dowody swojego wspaniałego dynamizmu. Na własne oczy widziałem jak zbudowano na nowo Warszawę i był to przejaw nie tylko patriotyzmu, ale przede wszystkim humanizmu Polaków".

Na naszym zdjęciu p. Jean Drapeau, obok reprezentanta LOTU w Kanadzie inż. R. Słabego, pierwszy z prawej — kpt. E. Kamela.

Canadian National Exhibition obchodzić będzie już wkrótce 100 lat. Dalej stanowi potężny magnes, który sprowadza corocznie do Toronto ponad 3 miliony turystów i to nie tylko kanadyjskich. Wśród 30 wystawców zagranicznych było też stoisko polskie. PLL LOT wspólnie z „Orbisem" i PLO informował dokładnie o swojej kanadyjskiej linii, lotach charterowych, podróżach „Batorym" i możliwościach turystycznych Polski. Nasze stoisko odwiedził również znany rysownik i karykaturzysta **Julian Żebrowski**, którego rysunek wraz ze specjalną korespondencją ukazał się niedawno na łamach popularnego „Expressu Wieczornego".

Żebrowskiego wystawa o Polonii otwarta również w Toronto była dużym, artystycznym wydarzeniem i to nie tylko dla Polonii. Z Kanady pojedzie wraz z twórcą do Stanów Zjednoczonych, gdzie będzie gościem Fundacji Kościuszkowskiej.

W jak Wiedeń

Dla Rzymian — Vindobona, dla Sobieskiego — Kahlenberg, dla wszystkich Dunaj i Strauss, dla lotników — Schwechat.

Na wiedeńskim lotnisku (18 km od centrum miasta) samoloty LOTU lądują już od 29 lipca 1955 roku. Ilość połączeń systematycznie rosła, by osiągnąć 6 rejsów tygodniowo. Od lata 1974 r. przybyło jeszcze jedno dodatkowe połączenie na trasie Warszawa — Wiedeń — Tunis — Algier.

Znawcy przedmiotu mówią, że jest to rynek o znacznym potencjale przewozowym, zarówno w zakresie ruchu służbowego jak i turystycznego. Ożywione kontakty gospodarcze i kulturalne jakie łączą dwa kraje stwarzają ku temu doskonałe szanse. Zawarto z Austrią wiele umów gospodarczych, które zakładają bardzo ścisłe działania kooperacyjne.

Polska — jej zabytki, liczne imprezy kulturalne stanowiły zawsze silny magnes dla obywateli austriackich. Kontakty nawiązane przez przedstawicieli biur podróży wskazują, że podstawowym krokiem zmierzającym do ożywienia turystyki lotniczej jest przygotowanie atrakcyjnych programów weekendowych i specjalistycznych. Szczególnie dotyczy to amatorów wczasów w siodle, myśliwych czy miłośników sztuki.

Wprowadzono na rynek austriacki — po raz pierwszy na tak dużą skalę — programy „Sports-Touristu", które podobnie jak tradycyjne programy „Orbisu" spotkały się z dużym zainteresowaniem i życzliwym przyjęciem. Również atrakcyjne cenowo programy zagwarantowały umieszczenie Polski w katalogach kilku poważnych austriackich biur podróży.

Bardzo ważnym krokiem świadczącym o rozwijającej się stale współpracy dwóch krajów jest decyzja o zniesieniu obowiązku posiadania wiz w podróżach do Austrii i Polski.

Biuro LOTU, którym kieruje doświadczony mgr **Kazimierz Nowicki**, znajduje się w stolicy Austrii przy Schwedenplatz 3/4 (tel. 63-98-10). Przychodzi tutaj wielu wiedeńczyków zasięgnąć informacji o możliwości spędzenia urlopu w Polsce. Jest to o tyle ułatwione, że w tym samym lokalu znajduje się biuro ORBISU.

Wiedeń jest trochę rozkopany, gdyż od kilku lat trwa budowa metra. Kopią więc głęboko w ziemi, ale i na ulicach sporo „eleganckich" deskowych zabudowań i parkanów. Niektóre zasłaniają nawet okna wystawowe i utrudniają poruszanie się. W remoncie był również dach katedry Świętego Stefana, stąd zdjęcie dwóch wież: starej i pięknej oraz nowoczesnej i użytkowej.

Wędrując po Wiedniu trudno nie trafić do gmachu Instytutu Polskiego, czy siedziby już 80-letniego Związku Polaków w Austrii „Strzecha", który utrzymuje bardzo dobre i robocze kontakty z wiedeńskim biurem LOTU.

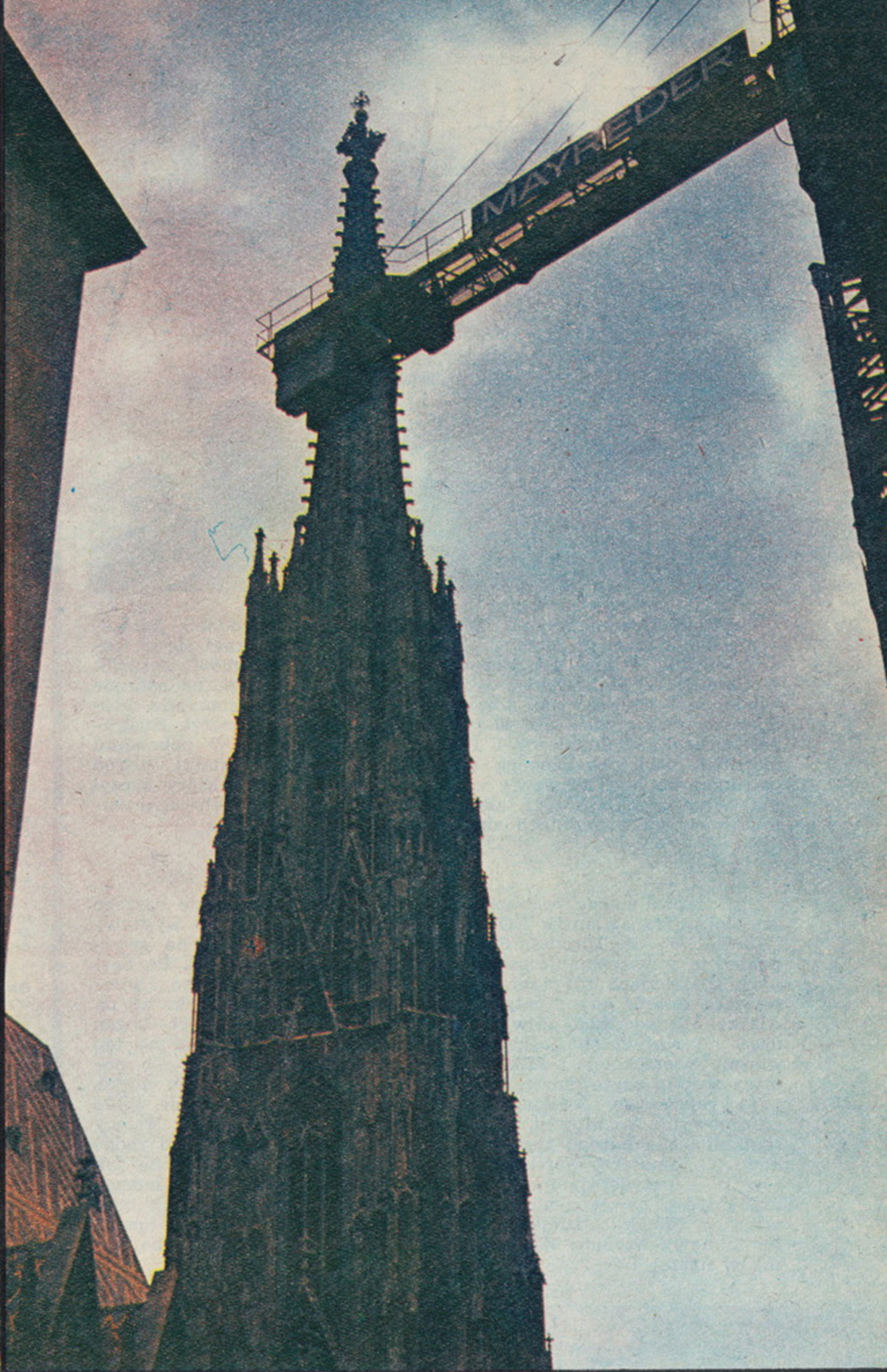
W naszym mikroreportażu pokazujemy czytelnikom siedzibę parlamentu (gmach z imponującymi kolumnami i fontanną Pallas Atene zbudowany został w latach 1873—83 według projektów T. Hansena), fragment znanej ulicy Mariahilferstrasse oraz starej (bo z XIV w.) gospody „Der liebe Augustin", gdzie Strauss, Schubert i Mahler spędzili wiele godzin...

Zapraszamy do Wiednia, najlepiej odrzutowcem LOTU!

ANDRZEJ RAYMUND




LOT
POLNISCHE FLUGLINIEN
HAUS


MAYREDER


bene


ZUM
DER·LIEBE
AUGUSTIN



Pierwsze komunikaty nie były specjalnie duże. Podobnie jak samochody, którymi 3 młodych ludzi z Krakowa wybrało się w podróż dookoła świata. Za kierownicami dwóch „maluchów" zasiedli: **J. Chmiel**, **A. Mokrzycki** i **W. Wolak**. Już są w Azji, bo ostatnie wiadomości jakie do nas dotarły datowane były w Istambule. Planowana trasa wynosi ok. 40 tys. km, a przed nimi jeszcze Australia, Ameryka Południowa i Północna oraz Afryka. W pokonaniu morskich odcinków pomogą automobilistom polskie statki. Wśród patronów śmiałej wyprawy znalazł się również LOT, który życzył nie tylko szerokiej drogi, ale gwarantuje pomoc swoich reprezentantów w wielu punktach ziemskiego globu.

*

Inni młodzi ludzie rozpoczęli swą wyprawę na pokładzie naszego samolotu. Transatlantyk LOTU dowiózł siedmiu członków wyprawy „Alaska 76" do Toronto. Statek PLO „Zakopane" miał na swym pokładzie trzy specjalne samochody, ekwipunek i żywność. Po licznych spotkaniach z Polonią w Montrealu i Toronto, daleka i interesująca podróż przez cały kontynent północnoamerykański aż na Alaskę. U podnóża najwyższego szczytu Kanady — Mt Logan (6050 m) rozbito obóz, skąd podjęta została próba wejścia na ten właśnie wierzchołek i kilka innych w najbliższej okolicy. Do pomocy zostały użyte nawet helikoptery. Wyprawa była bardzo ciężka, gdyż rejon Gór Świętego Eliasza charakteryzuje się nie tylko sztormowymi wichurami, ale i obfitymi opadami śniegu. Polacy spotkali się z bardzo życzliwym przyjęciem nie tylko wśród rodaków, ale amatorzy górskich wspinaczek zarówno w Kanadzie jak i w USA poświęcają im wiele czasu, uwagi i pomocy. Na łamach prasy sporo nawet o nich pisano i pokazywano na ekranach telewizorów. Mamy nadzieję, że towarzyszący ekipie znakomity operator filmowy **Szymon Wdowiak** przywiezie materiał, który obejrzymy w naszej TV.



JAK NAS WIDZĄ

Olimpijska naklejka pobiła napewno rekord naszej lotowskiej poczty. Takiej ilości kartek z całej Polski nikt się naprawdę nie spodziewał. Panie w kancelarii sprawiały wrażenie, że pracują w głębokich... wykopach. Na szczęście nie brakło naklejek i cieszyliśmy się, że wszyscy, którzy do nas napisali, wzbogacili swoją kolekcję. Wielu, bardzo wielu, czytelników skreśliło do nas sporo serdecznych słów i podziękowań za podjętą akcję. Tylko jeden pan nas nieco zbeształ, grożąc nawet telefonem do dyrektora (!), w przypadku, gdy nie wyślemy nalepek jego trzem wnukom. Podał oczywiście adresy. Czyż mogliśmy odmówić? Inni składali LOTOWI gratulacje z okazji otwarcia linii do Montrealu i życzyli, jak np. Barbara Wardyn z Czerska — wielu zadowolonych pasażerów.

I wkrótce potem przyszedł ten list na eleganckim firmowym papierze. Trzy duże litery: **APA** i miejsce nadania: **Dallas, Texas.** Działa tam **Airline Passengers Association**, czyli Stowarzyszenie Pasażerów Lotniczych. Jedna z jego szefowych pani **Carole Story** napisała do LOTU krótkie pismo, w którym donosi, że członkowie APA często przekazują swoje uwagi na temat pracy linii lotniczych. „Mam nadzieję, że uznacie załączony komentarz jednego z członków APA za interesujący, a dotyczący LOTU". W załączeniu elegancka kopia listu p. **Andrew Seidnera** z Riveredge. Najpierw pisze, że zwerbował dwóch dalszych członków APA. Potem powiadamia, że odkrył, iż Hotele Palace w Dubrowniku daje 10% zniżkę członkom APA i prosi o powiadomienie o tym fakcie kogo należy.

A potem: „Podróż do domu odbyłem na pokładzie polskiego samolotu. Najlepsza obsługa jaką miałem w ciągu 15 lat, Chciałbym pochwalić stewardesy: E. Przeździak, E. Włodarską, I. Wiak, I. Russak i E. Szafarkiewicz. Obsługa, jaką te dziewczyny zaprezentowały, była znakomita, doskonała i bardzo uprzejma. Proszę o tym powiadomić LOT, tak żeby te dziewczyny zostały pochwalone".

List, oczywiście, przekazaliśmy szefowi stewardes J. Przybyłowskiemu. Niech rozdziela nagrody. Czytelnikom zaś pragnęliśmy pokazać, że LOT, mimo wielu trudności, znajduje się coraz częściej w tych milszych partiach ludzkiej świadomości.

Na łamach „Kultury" w świetnym reportażu z warszawskiego Okęcia pt. „Widok z wieżyc" **Barbara Pietkiewicz** pisała: „Ale jaki szyk w tej wściekłej kremplinie, jaki wdziek, serdeczność i jaka uroda! Biznesmeni, a biznesmenów lata najwięcej, chwalą sobie być pod opieką kogoś takiego na pokładzie, gdzie jeśli nie ma seansów filmowych i trochę ciasnawo, to druga jeszcze występuje zaleta naturalna: dobre jedzenie i dużo".

W tekście nie tylko o stewardesach się mówi. Są i kontrolerzy ruchu, celnicy („celniczki są dokładniejsze, a celnicy — wytrzymalsi fizycznie") oraz o samym porcie („wycieczki poczęły masowo przyjeżdżać w czasach, gdy nowy i luźny port lotniczy powstał cudem warszawskim, a jego projektant dostał medal. Dziś port pęka w szwach. Projektantowi po cichu się wygraża, ale wycieczki jeżdżą dalej zobaczyć te ciasne drzwi do szerokiego świata") oraz dalej „W hali spływa z głośników na podróżnych słodki głos pani Huszczarowskiej, obwieszczającej lądowanie charteru z Ameryki. Mamy pierwsze miejsce w świecie pod względem frekwencji na tej linii. Pani Hyćko przebija się do kolejki przed informacją i po raz piętnasty pyta, czy wreszcie dziś przyjedzie amerykańska rodzina, bo polska, w porcie, jest już bardzo wycieńczona".

Ma więc wyjątkowo dużo racji **Izabella Wajszczuk**, pisząc na łamach „Sztandaru Młodych" artykuł zatytułowany „Lotnictwo zaczyna się na ziemi". Autorka podkreślając osiągnięcia LOTU dodaje „według oficjalnych danych Polska zajmuje w przewozach lotniczych 48 miejsce w świecie i ustępuje wszystkim krajom socjalistycznym. Bywają dni, kiedy przez Okęcie przewija się 7—8 tys. podróżnych, podczas gdy dworzec przystosowany jest do przyjęcia ok. 4 tys. osób. Port rozbudowuje się, ale jeden nowy budynek również nie na długo rozwiąże problem. Już choćby z tego przykładu widać, że rozwiązania wielu problemów naszego lotnictwa szukać dziś trzeba przede wszystkim na ziemi. Tutaj bowiem bierze początek cały transport lotniczy zarówno pasażerski, jak towarowy. W tym pierwszym, zwłaszcza jeśli chodzi o loty międzynarodowe, rozpoczęliśmy już wchodzić w „światowy obieg" i coraz efektywniej staramy się nadrobić zaległości. Lotnictwo towarowe pozostaje wciąż kopciuszkiem. Można mieć nadzieję, że teraz, kiedy sprawy jakości i sprawności przewozu towarów stały się jednym z pierwszoplanowych zadań naszej gospodarki, lotnictwo będzie wykorzystane zgodnie z jego aktualnymi możliwościami i na miarę potrzeb."

Inny aspekt lotniczych problemów porusza **Józef Białecki**, który na łamach wrocławskich „Wiadomości" napisał interesujący artykuł „Turystyka usługami stoi". Czytamy w nim m.in.: „W nowo wybudowanym w Krakowie hotelu Holiday Inn turysta zażyczył sobie wykupienie biletu samolotowego do Warszawy. Usługę winien załatwić bez problemu na miejscu, tyle, że w kasie LOTU dokąd skoczyła recepcjonistka, biletów do Warszawy w tym dniu już nie było. Zostały wykupione. I cóż z tego, że turysta spał w hotelu za kilkaset złotych doba, którego budowa pochłonęła 600 mln złotych... Trzeba cierpliwie czekać. Już niedługo przybędzie więcej portów lotniczych i kursów samolotowych: międzynarodowych, szybkobieżnych magistrali kolejowych, autostrad i innych obiektów ułatwiających życie turyście. Tylko, że do tego czasu coś z tą turystyką trzeba koniecznie zrobić".

Na łamach „Gazety Południowej" w Krakowie ukazał się obszerny wywiad z dyr. W. Wilanowskim, który przeprowadziła Urszula Szyperska. Duża część rozmowy dotyczy najnowszego, montrealskiego połączenia LOTU. Ale sporo tam i innych ciekawych informacji. Oto chociażby i ta: „loty charterowe, które stanowią dziś 22 procent ogółu naszych przewozów. Mapa tych rejsów jest wyjątkowo rozległa: objęła dotychczas 200 portów lotniczych w 70 krajach".

J.M.M.

LOT NOWINY. Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, J. Mańkowski, J. Pęgiel i archiwum.

EDWARD CIAPAŁA — wicemistrzem świata

W dniach 28—30 sierpnia br. w Cardington (ok. 70 km na północ od Londynu) rozegrano mistrzostwa świata mikromodeli, w których uczestniczyła również ekipa polska: Edward Ciapała, Ryszard Czechowski i Sylwester Kujawa. Funkcję trenera pełnił Stefan Bombol, a kierownikiem ekipy był niżej podpisany. Wyjazd zawodników poprzedzony był startem w zawodach międzynarodowych we Wrocławiu (czerwiec) oraz dwoma dwudniowymi treningami. Jechaliśmy, aby bronić tytułów indywidualnego i drużynowego mistrza świata, wywalczonych przez R. Czechowskiego i zespół w 1974 r. w USA. Jak trudna była ta rola przekonaliśmy się na miejscu.

Po trwającej ponad 30 godzin podróży, dotarliśmy w środku nocy na miejsce zawodów, gdzie zastaliśmy pozostałe ekipy tj.: Australii (1 zawodnik), Kanady, Czechosłowacji, Finlandii, Francji (1 zawodnik), RFN, Włoch, Japonii, Jugosławii, Holandii, Szwecji, Szwajcarii, Anglii i USA. A więc wszystkich, którzy w tej kategorii modeli mają coś do powiedzenia.

Mieszkaliśmy w bazie RAF-Henlow, starty natomiast odbywały się w jednym z dwóch olbrzymich hangarów w Cardington. Wewnętrzne wymiary hangaru: wysokość — ok. 50 m, szerokość — 50 m i długość — 280 m. Pierwszy dzień przeznaczony był na trening. Skorzystali z tego i nasi zawodnicy. W ostatnim locie treningowym model Ciapały latał ponad 37 min (rekord Polski — 34 min 56 s), a Anglika Barra — ponad 39 min.

29 sierpnia zgodnie z programem starty rozpoczęły się o godz. 11.00. Ku ogólnemu zdziwieniu nie było żadnego otwarcia mistrzostw. W dniu tym każdy z zawodników miał wykonać po trzy starty swoich modeli, bez ścisłego określania czasu trwania jednej kolejki startów. Nie mogły jednocześnie latać dwa modele tej samej ekipy. Po naradzie ustaliliśmy, że w pierwszej turze kolejność lotów modeli naszych zawodników będzie następująca: Czechowski, Kujawa, Ciapała. Około godziny 12.30 pierwszy nasz start i pierwsze niepowodzenie. Model Czechowskiego po spokojnym locie wznoszącym w 10 minucie i 5 sekundzie zawiesza się na stalowym dźwigarze po uzyskaniu maksymalnej wysokości. Piękny lot ma model Ciapały — 35 min 45 s, a więc nowy rekord Polski i najlepszy lot w pierwszej kolejce. Los modelu Czechowskiego podzieliło kilka innych, m.in. Amerykanina Richmonda. Różnica temperatur była przyczyną powstania nieznacznej cyrkulacji powietrza wewnątrz hangaru, co wystarczyło do znoszenia modeli na drugi bok hangaru.

W drugiej kolejce lotów modele wykonują poprawne loty, a model Ciapały wynikiem 36 min 18 s po raz drugi bije rekord Polski. Jak się później okazało, lot ten zadecydował o srebrnym medalu Ciapały.

Trzecia kolejka przynosi niepowodzenia naszym zawodnikom. Zawiesza się na konstrukcji model Czechowskiego (8 min 45 s) i Kujawy (16 min 56 s). Model Ciapały lata 30 min 19 s. Najdłużej w tej kolejce lata model Richmonda — 36 min 29 s.

Drugi dzień startów rozpoczyna się znów niepomyślnie. W piątej kolejce modele Ciapały i Kujawy latają poniżej 30 min. Po tej kolejce Amerykanin Romak zwiększa przewagę nad Ciapałą.

Szósta, ostatnia kolejka. Bardzo wysoki poziom potwierdza Romak i lotem 39 min 36 s pieczętuje swoje zwycięstwo. Świetnie leci model Czechowskiego, ale jak pech to pech. Po ok. 26 min na dużej wysokości zderza się z modelem któregoś z Japończyków i oba modele spadają na podłogę. Powtórka lotu daje tylko czas 27 min 23 s, gdyż w międzyczasie spadł deszcz, nastąpiło gwałtowne oziębienie i silne prądy powietrzne w hangarze. Model Ciapały zostaje wyrzucony na schody po 2 min 48 s.

Zasłużone gratulacje zbiera Romak i ekipa USA za zwycięstwo. My cieszymy się srebrnym medalem Ciapały i składamy mu serdeczne gratulacje za ten życiowy sukces i zarazem rekord Polski. Zespołowo zajmujemy dopiero szóste miejsce, czego nie możemy uznać za sukces. Odległe lokaty zajmują: Kujawa — 20 i Czechowski — 28. Na bardziej szczegółowe wnioski przyjdzie czas. Na gorąco nasuwa się jeden, zasadniczy. Do każdego obiektu należy dostosować tor lotu modelu poprzez odpowiedni dobór zespołu śmigło-silnik. Dla hangaru w Cardington winien on wyglądać w przybliżeniu jak na rys. 1. I część — to lot wznoszący, II — lot pod pułapem, III — lot opadający. Ci, którzy to zrobili najlepiej, wygrali. Inni sporo się nauczyli.

Na zakończenie niezbędne jest krótkie omówienie zagadnień technicznych związanych zarówno z budową modeli jak i techniką ich obsługi oraz startami. Wiadomo, że minimalna masa modelu bez gumy wynosi 1 g przy maksymalnej rozpiętości skrzydeł — 650 mm. W tej sytuacji najważniejszym zagadnieniem jest dobór balsy, bardzo lekkiej, a jednocześnie o odpowiedniej wytrzymałości. Balsa jest ponadto materiałem hygroskopijnym i łatwo wchłania parę wodną zawartą w powietrzu. Amerykanie np. balsę przeznaczoną na modele w postaci półfabrykatów poddają dokładnemu odparowaniu, a następnie impregnują, co pozbawia balsę wody i zwiększa wytrzymałość. Nie wiemy niestety dokładnie, jakiego środka używają do impregnacji.

Bardzo ważną rolę w konstrukcji mikromodeli odgrywa olinowanie. Pod tą nazwą kryje się praktycznie niedostrzegalna pajęczyna „linek", którymi wzmocnione są elementy modelu. Stosowane były w większości modeli druty chromo-nikielinowe o średnicach od 0,008 do 0,01 mm, łączone do konstrukcji klejem.

Wszystkie bez wyjątku modele były kryte mikrofilmem. Jest to błonka uzyskana na bazie nitrocellonu o grubości kilku mikrometrów, przy czym grubość oceniana jest na podstawie... prążków interferencyjnych. Mikrofilm przyklejany jest do konstrukcji m.in. przy użyciu piwa, jako środka klejącego. Zawodnicy opanowali też doskonale sztukę łatania. dziur w mikrofilmie. Oglądałem taką „operację" w wykonaniu naszego inżyniera Ciapały. To rzeczywiście trzeba umieć robić.

Oryginalnie wygląda transport modelu na miejsce startu. Zawodnicy poruszają się z modelem z szybkością ok. 0,5 km/h, aby uniknąć silniejszych oporów powietrza działających na model. Na oryginalny sposób transportu wpadli Japończycy. Przygotowany do startu model przenoszą w specjalnym szczelnym pudle i wyjmują go bezpośrednio na starcie.

Oddzielnym zagadnieniem jest przygotowanie gumy o odpowiednim przekroju. Modelarze potrzebują pasemek o szerokości 1,40; 1,50; 1,55; 1,60 i innych. Zachodzi więc konieczność dokładnego cięcia standardowych taśm na żądane szerokości. Z przyjemnością należy podkreślić fakt, iż większość zawodników używa do tego celu maszynek konstrukcji R. Czechowskiego, opublikowanej w swoim czasie w naszej prasie.

Również bardzo ważny jest pomiar momentu skracającego gumy w czasie kręcenia i po nakręceniu. I znowu najdoskonalszym przyrządem okazał się „momentometr" opracowany przez naszego modelarza S. Kujawę, który zawodnicy zagraniczni bardzo sobie chwalą.

Starty wszystkich modeli odbywają się z ręki. Modele mają jednakową regulację, tj. przez cały czas lotu krążą w lewo. Oczywiście cały czas pracuje również śmigło. Z obserwacji lotów i z rozmów z zawodnikami wynika, że w momencie lądowania guma wykręci się do ok. 85—90%, tj. przy wykręconej liczbie obrotów ok. 2 100 pozostaje nie rozkręcone ok. 250. Do nakręcenia używane są małe ręczne maszynki. Przeciętna masa gumy użytej do napędu waha się w granicach 1,5—1,8 g. Wszyscy zawodnicy stosowali do napędu gumę „Pirelli".

Mgr inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

NAJLEPSZE WYNIKI

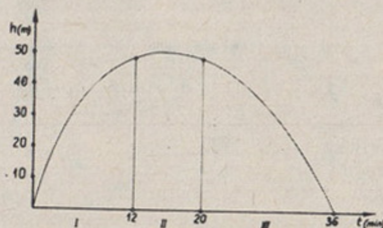
1. Bud Romak — USA
39'22" + 39'36" = 78'58"
2. Edward Ciapała — Polska
35'45" + 36'18" = 72'03"
3. Laurie Barr — Anglia
34'30" + 36'34" = 71'24"
4. John Blount — Anglia
35'42" + 34'44" = 70'26"
5. Mike Thomas — Kanada
35'32" + 33'18" = 68'50"
6. Karol Rybecky — CSRS
34'35" + 34'08" = 68'48"
7. Ron Grenn — Anglia
34'33" + 33'53" = 68'26"
8. James Richmond — USA
36'29" + 31'41" = 68'10"
9. Andy de Mello — Kanada
33'22" + 34'43" = 68'05"
10. Boyd Felstead — Australia
32'18" + 35'45" = 68'03"
20. Sylwester Kujawa — Polska
29'02" + 32'45" = 61'47"
28. Ryszard Czechowski — Polska
30'24" + 27'23" = 57'47"

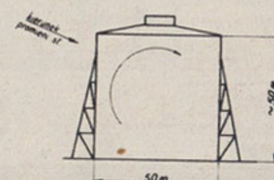
Startowało 41 zawodników.

1. USA — 214'19", 2. Anglia — 210'16", 3. Kanada — 202'51", 4. Czechosłowacja — 200'03", 5. Jugosławia — 194'03", 6. Polska — 191'37". Startowało 15 państw.



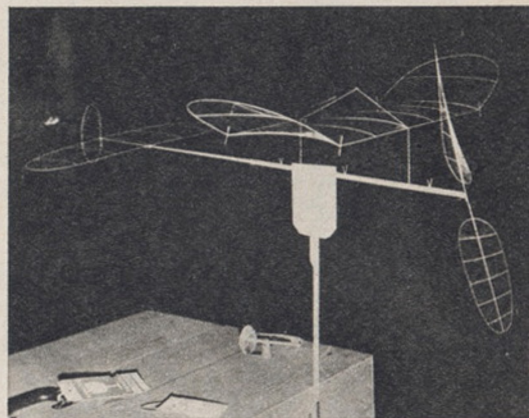
Mgr inż. Edward Ciapała w Cardington.



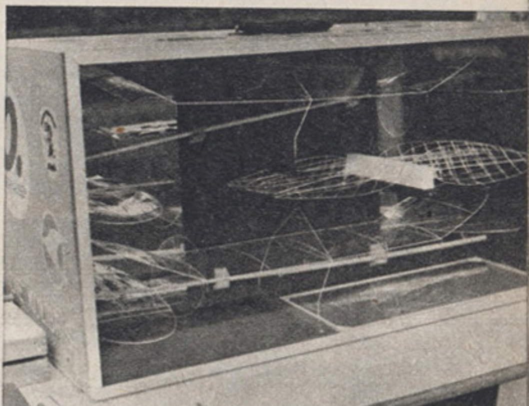


Rys. 1. Optymalny (teoretyczny) tor lotu modelu w hangarze w Cardington: I — wznoszenie, II — lot pod pułapem, III — opadanie.

Rys. 2. Przekrój hangaru. Strzałka wskazuje kierunek cyrkulacji powietrza po nagrzaniu ściany.



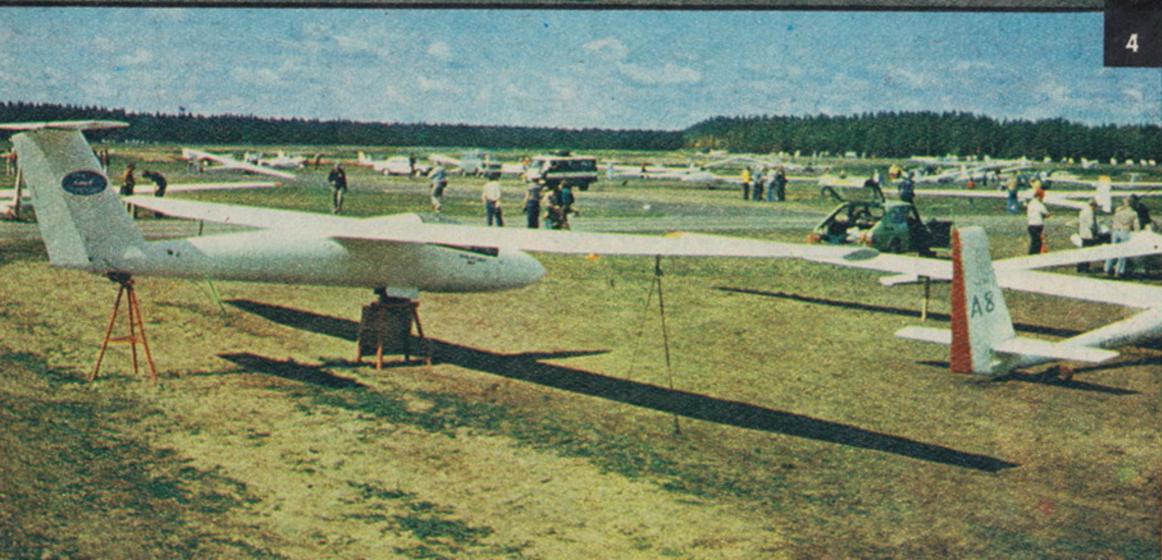
Model mistrza świata Romaka, a poniżej — skrzynka do transportu modeli K. Voglera z RFN.











MIĘDZY NIEBEM A WODĄ

Tadeusz Rejniak

6

PERTURBACJE Z TAKTYKĄ

W mym notatniku z mistrzostw dzień rozegrania I konkurencji zamyka następująca złota myśl: Milej przyjmować gratulacje niźli wyrazy współczucia, nawet gdy są jednako nieszczere.

Dobrze pamiętam sytuację, w której poczyniłem to może nie nazbyt oryginalne, ale za to fatalnie prawdziwe spostrzeżenie. Wieczorem oczekiwałem na zapowiedzianą rozmowę z Warszawą. Miała być łączona na aparat umieszczony w małym wejściowym holu lotniskowego motelu, z konieczności więc, uwiązany telefonem w tym miejscu, wymieniałem co chwila z przechodzącymi zdawkowe „good evening", „namt" lub uniwersalne „hallo". Co bardziej zaprzyjaźnieni przystawali jednak, żeby zagadać, a temat był niezmienny: gratulacje z powodu trzech zawodników na mecie i natychmiast skwapliwe ubolewanie, że czwartemu się nie powiodło. Jest rzeczą oczywistą, że gdyby tym czwartym był ktoś mało znany, jego niepowodzenie uszłoby zupełnie uwadze — w tym dniu nie doleciało przecież 55 zawodników. Lecz Kępka to firma na szybowcowym rynku, jego lądowanie i to na pierwszych kilometrach trasy budziło sensację. Przyjmowałem te zatroskania postronnych jako nieodłączną konsekwencję wydarzenia, ciesząc się nawet, że wyrażane są mnie, a nie głównemu zainteresowanemu. Popularność i sława bywają często dokuczliwe, rad byłem przeto, iż Franek po powrocie na lotnisko zaszył się gdzieś w lesie, unikając denerwujących objawów współczucia.

Spotkałem go dopiero późnym wieczorem, gdy przy namiocie redaktora Patana pałaszował przyrządzonego przezeń szczupaka. Wyłowili go wspólnie, sztuka była okazała i Franek rzucił mi pytanie, czy wiem dlaczego w okolicznych ieziorach ryby są takie

---

1. Samolot na wodzie to zawsze ładny obrazek. Ta Cessna często cumowała przy lotniskowym nabrzeżu.

2. „Jantar-2" na tle Räyskälä-Tower. Przy szybowcu od lewej Julian Ziobro i Mieczysław Wilczak.

3. Mistrzostwa wizytowali goście w różnym wieku...

4. Ten metalowy Pilatus B-4 był wystawiony na sprzedaż. Stał do końca, więc chyba nikt nie kupił.

Zdjęcia autora

wielkie? Nie czekając odpowiedzi wyjaśnił: bo żywią się pilotami, którzy nie znaleźli wznoszeń. Mój śmiech wzbudziło nie tylko ubawienie dowcipem. Był to zarazem śmiech ulgi, radości, że Franek potrafi żartować w złej dla siebie chwili. Wygrywać umie bowiem wielu zawodników, znacznie mniej przegrywać z zachowaniem twarzy, a już tylko nieliczni potrafią w niepowodzeniu zadrwić z siebie samych. To cecha dużych zawodników.

O ile po pierwszej konkurencji mistrzostw mogliśmy mówić o sukcesie, pomimo że nie wszystkim się ona powiodła, o tyle w drugiej, chociaż nikogo nie zabrakło na mecie, dalecy byliśmy od tej satysfakcji, jaką daje świadomość osiągnięcia wszystkiego, co było do osiągnięcia. Uzyskane wyniki nie zaspokajały apetytów pilotów i słusznie — stać ich było na lepsze, gdyby nie pewna psychoza wyniesiona z trudności poprzedniego dnia. Ale po kolei.

Trzeba przyznać, że pogodowa prognoza nie napawała optymizmem. Utrzymywał się północno-wschodni spływ z silnymi nadal wiatrami, od południowego-wschodu nadchodziła strefa deszczów i mżawek, a wolno przemieszczający się front chłodny miał wkrótce osiągnąć północno-zachodnie wybrzeże Finlandii. Najlepsze możliwości latania meteorolog upatrywał właśnie w kierunku NW, gdzie zresztą tylko w pobliskim rejonie miało występować różnorodne zachmurzenie, w tym także cumulusy, a dalej sucha termika. Wznoszenia słabe — metr, najwyżej dwa na sekundę i to wszystko raczej niezbyt długo, bo po południu już groźba opadów.

Jako zadanie obie klasy dostały przeloty docelowo-powrotne: otwarta — długości 181,4 km, z punktem zwrotnym Lauttakylä, standard — 152,6 km z półmetkiem w Oripää. Szybowce ustawiliśmy na wyznaczoną godzinę — 10.15 i potem długie czekanie, czekanie na otwarcie startu, wypełnione rozważaniami co do taktyki właściwej dla spodziewanych warunków dnia. Atut i Forsa, czyli Andrzej i Staszek z załogami, pojechali już dawno w rejony punktów zwrotnych, żeby od razu po wyjściu zawodników w powietrze móc im służyć informacjami o pogodzie na trasie, a organizatorzy wciąż nie mogli się zdecydować na rozpoczęcie konkurencji. Bo też obraz nieba nie stwarzał bodźca po temu. Nad lotniskiem przeciągały dziwne zachmurzenia nie dające wznoszeń, co wykazywała sonda, czyli próbne wzloty szybowca kierownictwa mistrzostw.

Wreszcie o 13.00, przy niebie zasnutym górnym zachmurzeniem, przepalanym zwolna przez słońce, ogłoszono start. Na krótko przedtem Tuomo Tervo — dyrektor mistrzostw powiedział mi wciąż jeszcze bardzo pewien swego, że był już bliski odwołania konkurencji, lecz dane meteorologiczne z ostatniej chwili wniosły pewne nadzieje na powodzenie przelotów. To wszystko razem, plus widoczne z lotniska na północ intensywne zachmurzenie wysokie, powodowało w naszym „sztabie" przekonanie, że sytuacja jest analogiczna do tej z dnia poprzedniego: nie o prędkości przelotu, lecz o samo dolecenie do mety będzie się toczyć walka i wobec tego z odejściem na trasę nie należy zwlekać.

Tymczasem słońce doszło do pełnego głosu, na ziemi zrobiło się niebywale — jak na doświadczenia z ostatnich dni — gorąco, zaś radykalnie odsłonięty błękit dość szybko udekorowały wcale przyzwoite cumulusy. W takiej scenerii zawodnicze serca pilotów przestawiają się na inny rytm, a myśli nastawione zawsze na maksymalny wynik opornie podporządkowują się koncepcji rychłego odejścia na trasę. Chciałoby się trochę pokombinować, puścić rywali przodem, żeby ich potem doganiać... Lecz sugestie z ziemi były konsekwentne — popędzały.

Tym razem klasa standard rozpoczynała grę, otwarta startowała w drugiej kolejności, więc Kępka z Poźniakiem, po krótkich penetracjach nadlotniskowego rejonu, o 14.01 posłusznie odeszli na trasę. Lecąc z bocznym wiatrem, w niespełna pół godziny byli już na trzydziestym kilometrze i meldowali, że znajdują wznoszenia co prawda porwane, ale do 3 m/s i z pułapem 1900 m. Po takich wieściach Ziobro z Muszczyńskim nie palili się oczywiście do pospiesznego nalatywania linii startu zwłaszcza, że sami też czuli, że warunki rozwijają się korzystniej niźli oczekiwano. W ich rozmowach przebijała wyraźnie chęć zapolowania na ostry wynik, zamierzali — jak się mówi — pójść na gaz po maksymalnie opóźnionym starcie.

W kwadracie, czyli w naszej bazie, Józek denerwował się bardzo. Próbował pohamować swoje ingerencje w decyzje zawodników, ale zżymał się, że w kalkulacjach nie biorą pod uwagę możliwości zapowiadanego na popołudnie pogorszenia pogody. Monitował ich przeto w najlepszych intencjach i kiedy na trasę poszła już spora grupa innych zawodników, chociaż nie tych najważniejszych, polecieli też nasi: Julek o 14.40, Henryk w dwie minuty za nim. Teraz dopiero, odczekawszy jeszcze po kilka — do dziewięciu minut po Julku, zameldowali start lotny w różnych odstępach czasu Amerykanie Johnson i Butler, Anglicy Lee i Fitchett, Niemcy Holighaus i Neubert, zawodnicy ZSRR Rudenskij i Pasiecznik oraz pozostali.

Nie była to dobra sytuacja. Najgroźniejsi rywale siedzieli naszym na karkach i było niemal pewne, że ich stopniowo dopędzą, gdyż niezależnie od tego co się okaże w końcówce przelotu, teraz, na początkowym odcinku trasy warunki termiczne zrobiły się w każdym razie mocniejsze od przewidywanych prognozą. Ale na zawrócenie i ponowienie startu było już rzeczywiście za późno. Kości zostały rzucone.

Obie nasze pary leciały z dużą wstrzemięźliwością słowa. Standardy współpracowały ciaśniej, bliżej siebie, długie raczej w dość luźnym zespole. Zwłaszcza u tych drugich, w sporadycznie wymienianych, krótkich uwagach wyczuwało się duże napięcie emocjonalne. Mieli świadomość układu sił na trasie i nie było im z tym lekko. Zresztą w eterze panowała tym razem w ogóle względna cisza. Konkurenci też nie mówili wiele, z czego można było wnosić, że lot przebiega bez większych kłopotów formalnych. O 15.08 Muszczyński pytał Kępkę jakie tam u niego noszenia na błękicie? — Dwa do trzech — padła odpowiedź. Oznaczało to, że standardowcy są już w strefie zapowiadanej porannym komunikatem termiki bezchmurnej i że nie jest ona zła. Ale po pewnym czasie doszedł też sygnał trudności: o 15.30 któryś z Niemców informował, że spadł na 400 m i nic nie znajduje. Julek miał wtedy wysokość 900 m.

W tym właśnie czasie na lotnisku szum: z nalotu na metę wyciągnął w górę pierwszy szybowiec klasy standard. Lornetujemy... znak Papa Romio — to Ingo Renner, zawodnik Australii na PIK-20. Nasi z tej klasy są chyba już niedaleko. Nie sygnalizowali wprawdzie meldował na punkcie zwrotnym, lecz z tego że słychać ich wyraźnie i że mówią o chmurach, można wydedukować orientacyjne położenie: chmury kończyły się około 30 km od lotniska. Sześć minut po Rennerze, Reichmann — RFN na mecie, za nim Firth — Kanada, Wala — CSRS, Cameron — Nowa Zelandia, Pare — Holandia, Strukelj — Jugosławia i inni. Sypią się teraz coraz liczniej z nieba. O 15.52, z półminutową różnicą wobec siebie, przylatują też Poźniak i Kępka. Jak zwykle radość w takim momencie, że są, że bezpieczni już na lotnisku, lecz tym razem radość umiarkowana: za wielu rywali ma czasy przelotu krótsze od naszych. Z pobieżnych porównań widać, że mają około 20 minut straty do Rennera i po 10—15 do innych. To dużo.

W głośniku tymczasem dłuższa pauza. Po jakimś czasie słyszymy Niemców jak wymieniają uwagi, że lecą szybciej od konkurentów. Słychać ich głośno, więc są chyba dość blisko. O 16.03 dociera rozmowa naszej pary: głos Henryka jak przez mgłę, Julka wyraźniej — mówi o wysokości 2000 m nad jakąś drogą. Mapa nie wyjaśnia nam położenia, nie wiadomo o którą drogę chodzi. Ale 12 minut później Henryk już czytelnie podaje: — 1800 m na sześćdziesiątym — i równocześnie Julek: — Możesz jechać do domu, rozpoczynamy dolot. — To informacja dla samochodu asekurującego. Józek przelicza dla pewności na suwaku realność dolotu, a ja zamieniam się w słuch, bo Niemcy mówią coś ciekawego. Narzekają, że poszli inną stroną niż pozostali i teraz mają kłopoty. Wspomagają się w znalezieniu wznoszeń, dokręcają wysokość, której brakuje na dolot, lecz są dobrej myśli. Widzą przed sobą kilka szybowców, zapewne też w opałach, gdyż konkludują: — No, tych jeszcze dogonimy.

A nasi tymczasem na 30-tym kilometrze. Henryk podaje wysokość 1100 m i pyta czy to wystarczy. Od Józka otrzymuje natychmiast odpowiedź potwierdzającą. Sprawa wydaje się oczywista: skoro 60 km przed lotniskiem był na 1800 m i po przeleceniu 30 km ma 1100 m, to pozostałe 30 km powinien mieć w niezagrożonym zasięgu. Ale teoria i logika nie zawsze eliminują niespodzianki. Od Niemców słychać nagle alarm: — „Unheimliches Fallen!" — niesamowite opadanie! — i wkrótce nasi też w zdenerwowaniu narzekają na 4 do 4,5 m/s ciągłego duszenia. Julek się piekli: — Mówiłem, żeby dokręcić, było dwa metry, to ty pytasz kwadratu! — Muszczyński na to: — Popatrz, a tych z prawej nosi, co za pech!

Widocznie odskoczyli z duszenia, bo o 16.34 łapią 1,5 m/s w górę i krążą. Lecz wznoszenie maleje do pół metra, więc znów złorzeczenia w eterze. Henryk cofa się i znajduje kolejne 1,5 m/s, Julek pozostaje w dotychczasowym. Te zmiany sytuacji następują dość szybko po sobie, wszystko rozgrywa się w ciągu paru minut, ale pilotom i nam na lotnisku wydają się one wiekami. Te minuty ważą przecież o wyniku, nieubłaganie przesuwają zawodników o kilka, jeśli nie kilkanaście miejsc w punktacji dnia w dół. To napina nerwy. O 16.37 Henryk już radośniej informuje: — Trzyma ładnie, 3 m po prostej, 12 km do mety. — Wiadomość upragniona, ale co z tego, kiedy równocześnie pierwszy rywal z klasy otwartej przecina właśnie metę. Jest nim Lee. Zaraz po nim kolejno przylatują: Ragot, Butler, Fitchett, Holighaus, Pasiecznik, Rudenskij, zatem niemal wszyscy, którzy przed dwoma godzinami odeszli ze startu lotnego po naszych zawodnikach. O 16.43 wpadają na lotnisko jednocześnie dwa polskie „Jantary". Henryk wyżej, ląduje z kręgu po wypuszczeniu wody, Julek nie ma na to czasu — siada z prostej tuż za linią mety.

W klasie otwartej ukończyli przelot wszyscy, w klasie standard tylko dwóm pechowcom nie udało się osiągnąć lotniska. Nieoceniony komputer Wang, który na monitorach bieżąco serwował wyniki dnia, zorientował nas wkrótce, że Muszczyński zajął siódme, a Ziobro z Johnsonem ex aequo jedenaste miejsce w rozegranym przelocie. Poźniak miał piętnastą, Kępka — też wspólnie z Jonesem — osiemnastą pozycję. Były naturalnie wieczorne rodaków rozmowy, dyskusje wokół nie najlepiej taktycznie rozegranego wyścigu, były pretensje i tłumaczenia, wzajemne wykładanie racji i nawet przyznania się do błędnej oceny rozwoju sytuacji pogodowej, co zaważyło na koncepcji przedwczesnego odejścia ze startu — jednym słowem zaistniałe w toku konkurencji napięcia musiały znaleźć ujście. Emocje miały zrozumiały ciężar gatunkowy, bo ostatecznie każdy punkt, który zawodnik zdobywa lub traci w ciężkiej walce o prymat, liczy się na wagę złota, a co najmniej srebra lub brązu, bez żadnych przenośni.

W sumie jednak nie było powodów do nadmiernych zmartwień. Powiedziałbym nawet, że klasyfikacja łączna po dwóch konkurencjach trochę zaskakiwała. Działały profity z poprzedniego dnia, w związku z czym Muszczyński wyszedł na drugą pozycję o 23 punkty za Butlerem, a Ziobro utrzymywał swoje trzecie miejsce, z różnicą 21 punktów do Henryka. Gorzej, że wraz z Julkiem dzielił to trzecie miejsce identyczną sumą punktów Ragot, zaś Holighaus miał tylko o jeden (!) punkt mniej. W klasie standard po dwóch dniach mistrzostw prowadzenie objął — jak się potem okazało do końca trwale — Renner, Poźniak wspiął się na ósme miejsce, a Kępka, który ze swoim zerem punktów z dnia poprzedniego właściwie dopiero rozpoczynał bój, plasował się na 39 pozycji.

A zapowiadany na popołudnie deszcz — do wieczora się nie pokazał.

(cdn.)

SMUGI NA NIEBIE (10)



Napisał: Płk dypl. pil. RYSZARD GRUNDMAN

Pierwsze fragmenty wspomnień byłego dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" płka dypl. pil. Ryszarda Grundmana publikowaliśmy w numerach 16, 17, 18, 19, 28, 29, 30, 31 i 32 naszego tygodnika z bieżącego roku. Obecnie zamieszczamy ostatni fragment wspomnień.

DYŻUR BOJOWY

Żaden obcy samolot nie ma prawa naruszyć granic powietrznych naszej Ojczyzny. Obcy — to znaczy wcześniej nie awizowany, nie ujęty w rozkładzie rejsowych przelotów, nie reagujący na udzielane mu sygnały. Polskiego nieba strzeże szeroko rozgałęziony system środków obsługiwanych przez tysiące ludzi, a wśród nich instrumentem o wysokim stopniu gotowości do natychmiastowego działania jest lotnictwo myśliwskie.

Każdego dnia na wielu lotniskach w różnych częściach kraju trwają dyżury bojowe. Wyznaczeni piloci, zwolnieni z wszelkich innych zajęć, czuwają w pobliżu swych samolotów, aby w razie potrzeby błyskawicznie wystartować i rozpoznać lub zniszczyć cel, który wtargnął do osłanianej strefy. Piszę wyraźnie „zniszczyć", bo to już nie jest zabawa z rękawem czy łapaniem kolegi na taśmę fotokaemu, lecz zadanie bojowe. Oczywiście nie mam na myśli zdarzających się przypadków zabłądzenia samolotu, który na widok myśliwca spełnia przekazywane mu rozkazy — wchodzi na właściwy kurs lub ląduje na wskazanym lotnisku. Takie spotkanie stanowi często szansę ratunku dla zagubionej załogi, zwłaszcza w trudnych warunkach atmosferycznych, gdy brak wzrokowego kontaktu z ziemią uniemożliwia odzyskanie orientacji przestrzennej.

Myślę o tych, co świadomie naruszają lub usiłują naruszyć strzeżone granice. Dla nieproszonego „gościa" — jeśli rzeczywiście zjawił się z zamiarem dokonania czegoś, co kłóci się z pojęciem normalnych stosunków międzypaństwowych w okresie pokoju — pilot ma w pogotowiu tylko jeden prezent: załadowane taśmy amunicji lub pociski rakietowe. Na rozkaz z ziemi może nacisnąć spusty.

Dyżury bojowe to służba odpowiedzialna, choć często monotonna, mimo że nie wolno dopuścić do rozluźnienia uwagi. Rozkaz startu może paść w każdej chwili, nawet w ostatniej minucie dyżuru, kiedy przychodzą już kolejne załogi na zmianę, a człowiek po nie przespanej nocy oczyma wyobraźni widzi tapczan we własnym mieszkaniu.

Wypadł mi kiedyś dyżur, któryś tam z rzędu, razem z porucznikiem pilotem Mazerskim. W pogotowiu stał jego Lim-5p i mój Lim-2. Technicy szybko zrobili swoje, meldując sprawność sprzętu. W kabinach paliły się lampki z filtrem na porę nocną. Za oknami naszego domku wisiał mrok gęsty jak rozpylona sadza. Całe niebo ukrywał szczelny kożuch warstwowych chmur. Pogoda nie zachęcała do startu, nie zanosiło się zresztą na coś ciekawego.

Porozpinane kurtki pozwalały na wygodne ułożenie ciała. Leżeliśmy więc obaj, rzucając od czasu do czasu jakieś luźne zdanie i ziewając na zmianę. Ot, zwykła nuda i bezczynność, bo co tu robić w otaczającym nas półmroku poza czekaniem, w środku nocy przesyconej chłodem i wilgocią.

Fosforyzujące wskazówki na zegarku zapowiadały bliski świt, a wraz z nim zmianę służby. Jeszcze trochę i będziemy mieli dyżur z głowy. Za kilka dni po prostu o nim zapomnimy.

Nagle, wbrew tej złudnej nadziei, ostro rozdzwonił się telefon alarmowy. Natrętny dźwięk przenikał do szpiku kości jak porażenie prądem. Wymiotło nas momentalnie na dwór. Pognaliśmy sprintem do maszyn, żeby jak najszybciej zająć miejsca w kabinach, zapiąć pasy i zameldować gotowość do startu.

Co dalej? Na pewno, jak zwykle po sprawdzeniu czasu, każą nam wrócić do domku. Ten galop to forma treningu. Mija jedna minuta, druga, dochodzi trzecia...

Odwołania nie ma. Domyślam się, że widocznie na SD też ktoś przeprowadza kontrolę. Nie tylko więc nam nie pozwolono drzemać do końca dyżuru, choć nad ranem to frajda, szczególnie w ogrzanym pomieszczeniu, kiedy same powieki opadają.

Przez radio pada wreszcie jakaś komenda. Natychmiast trzeźwieję. Chyba nie zrozumiałem...

— Powtórzcie!

— Sprawdzić uzbrojenie! — zagrzmiało w słuchawkach. — Być gotowym do startu!

Znamy takie kawały. Uśmiechnął się nawet mechanik, stary wyga, usadowiony wygodnie na skrzydle i oparty ręką na wiatrochronie. Wprowadza się celowo nastrój gorączkowej emocji, żeby człowiek przygotowany na jakąś niecodzienną przygodę z większym żalem opuszczał później kabinę. Dla pewności sprawdzam jednak klapki bezpieczników, ciśnienie powietrza i spusty. Wszystko w porządku. Czekamy i nadal nic. Nuda. Mazerski spogląda w moim kierunku i znacząco stuka palcem w zegarek. Stanowczo za długo trzymają nas w pogotowiu...

Powoli zaczyna ustępować mrok, znany krajobraz wokół lotniska wraca do swoich barw. Soczysta zieleń cieszy wzrok. Nad polami tu i ówdzie snują się strzępy porannej mgły. Zachmurzenie bez zmian, żadnego okna, zwarta masa tkwi nieruchomo, sięgając okrężnie do granic horyzontu.

Przybyły już nowe załogi na zmianę, coś tam sobie gwarzą i palą papierosy, a my ciągle czekamy, jakby czas stanął w miejscu. Raptem, na dwie minuty przed świtem, pada komenda dla Mazerskiego. Zapuszczać i natychmiastowy start! Druga komenda dla mnie. Głosy z SD podniecone. Widocznie coś poważniejszego, niż przed chwilą przypuszczałem. Na żarty to już nie wygląda. Trzeba uważać. Senny nastrój mija jak nożem uciął.

Zaraz po starcie na wznoszeniu znowu wywołują nasze indeksy.

— Nabierać wysokość do pułapu! Obserwować na wskazanych kursach! Być gotowym do użycia broni! — W głosie nawigatora wyczuwam ostrzejszy ton, słyszę go tak wyraźnie, jakby stał za moimi plecami.

Potwierdzam odbiór rozkazu, ale po przebiciu dolnej podstawy chmur niewiele mogę zobaczyć. Od czoła mkną bez przerwy szare kłęby, krojone bezszelestnie skrzydłami mego samolotu, chwilami tak gęste, że w mrocznej kabinie sączy się tylko mdły blask z tablicy przyrządów. Wysokościomierz doszedł już do 5000 metrów, a końca tej pędzącej wataby nie widać. Jestem ciągle spowity ciemnym welonem, wstrząsany dreszczem turbulencji.

Łączę się z ziemią:

— Ja sto dwudziesty, przeszedłem pięć tysięcy. Bez zmian w chmurach.

— Zrozumiałem — pada od razu odpowiedź. — Po przebiciu górnej melduj wysokość i uważaj na podanych kursach!

Nic więcej nie mogą mi doradzić. Oni tam wiedzą chyba, jaka jest grubość warstwy chmur. Dopóki jej nie prześwidruję, o żadnej obserwacji nie ma mowy. Chwilami końców własnych skrzydeł nie widzę, a cóż dopiero ewentualnego przeciwnika, który jest sprawcą alarmu.

Wreszcie zaczyna się przejaśniać. Z półmroku wpadam nagle w objęcia wstającego dnia. Wschodni kraniec nieba rozświetla słoneczna łuna, promienie kładą się na śnieżnobiałym kobiercu i drażnią wzrok. Teraz dopiero mogę ocenić rozmiary tego oceanu, pozostawionego w dole. Rozpłynął się nad całą centralną Polską i sięga daleko na północ.

— Ja sto dwudziesty — melduję. — Górna osiem tysięcy sześćset. Jestem nad nią.

— Zrozumiałem — kwituje nawigator. — Ciągnij do pułapu z kursem dwieście siedemdziesiąt pięć! Broń w pogotowiu!

Nie przerywam wznoszenia, kręcąc głową na wszystkie strony. Szukam Mazerskiego, który powinien być gdzieś w pobliżu. Słyszę jego głos. Łączy się z SD i otrzymuje rozkaz przejścia na inny kurs.

Mój silnik ciągnie jak smok. Bardzo ładnie z jego strony, ale szkoda, że po osiągnięciu maksymalnego pułapu pozostanę w powietrzu sam. W parze zawsze raźniej, można sobie nawzajem pomóc, lepiej rozegrać spotkanie z przechwytywanym przeciwnikiem.

Właśnie, gdzie on jest? Przecież nie dla podziwiania pięknych widoków poderwano nas z lotniska. Przeładowałem działka, odbezpieczyłem spusty. Rozglądam się i w zasięgu wytężonego wzroku dostrzegam raz po raz ciemne punkty. Pojawiają się i giną, a więc to tylko złudzenie, skutek wzrastającego napięcia. Obserwuję górne sektory, bo dzięki wysokiej wilgotności względnej powietrza za poszukiwanym samolotem utworzy się smuga kondensacyjna, biała krecha, która zdemaskuje jego pozycję. Mój Lim też rysuje zwiewnym warkoczem całą trasę nad chmurami, walą te kłęby jak para z otwartej pralni w mroźny dzień.

Nagle wstrząsy sygnalizują, że wyżej nie pocignę. Wyrównuję na 15 500 metrach — to górna granica osiągalnego pułapu. Czekam na kolejne namiary z SD. Mają mnie na ekranie i śledzą przebieg lotu. Muszą też widzieć przeciwnika, ciągle ukrytego w powodzi jaskrawego światła.

Co kilka minut płyną z ziemi komendy, zmieniam kurs, utrzymując się w wartości kierunku północnego. A więc to stamtąd, znad Bałtyku, musiał pojawić się intruz...

Samolot chodzi posłusznie, ale jego reakcja na stery jest znacznie wolniejsza. W rozrzedzonym powietrzu nie można sobie pozwolić na energiczne manewry. Oderwanie strug

grozi zwaleniem się na skrzydło, korkociągiem, a to już gorsza sprawa.

Obserwuję uważnie całą przestrzeń na wszystkich wycinkach godzin i — nie widzę celu. Może zdążył już oddalić się, może przemknął tuż nad chmurami albo w ich wnętrzu? Nie wiem. Polegam na namiarach radiolokatora, niezawodnego urządzenia, które zdystansowało najwyższą ostrość ludzkiego wzroku. Czyżby więc i na ekranie zgubili cel?

Pościg za cieniem zaczyna być nużący. Z ulgą, ale też i uczuciem zawodu, odbieram komendę powrotu na lotnisko. Skoro już tu jestem sam na sam ze słońcem, które wynagradza mój wysiłek pękami przeźroczystego złota, chciałbym zobaczyć, kto rzeczywiście pchał swój niezbyt mądrze myślący łeb pod gilotynę. Nie na darmo przeładowałem działka...

Niestety, zawiodłem się. Może to i lepiej, choć jakaś zadra gdzieś tam we wnętrzu pozostała. Pokazałbym ci, hultaju, co to znaczy szukać zaczepki z pilotem pułku „Warszawa"!

Pora jednak wracać. Drążek od siebie i pod łagodnym kątem zjeżdżam wprost na leżący pode mną dywan. Wariometr rejestruje najbardziej odpowiadającą mi prędkość opadania, wskaźnik wysokościomierza odmierza truchcikiem odwrotną drogę. Jeszcze kilkadziesiąt sekund i już pruję masą samolotu nawarstwione kłęby, nie dostrzegając skrawka ziemi. Bez pomocy radiostacji prowadzącej miałbym kłopoty z zejściem do lądowania. Łączność funkcjonuje jednak bezbłędnie. Idę jak po sznurku, polegając tylko na przyrządach i namiarach.

Chmury nie tworzą już zwartego bloku, przemieściły się, przetasowały przestrzennie. Widzę liczne pęknięcia i przepastne studnie. Cała ta mozaika zmieniających się układów przypomina wnętrze buchającego dymem pieca. Jako mały chłopiec lubiłem obserwować chmury pędzone przez wiatr, teraz mam ten obraz w zasięgu ręki.

Im niżej, tym wyraźniej maleje ich gęstość, ale mimo przebicia dolnej podstawy, która przed startem uformowała się na wysokości 600 metrów, nadal nie wychodzę z białych oparów. Dziwne. Czyżby aż tak zmieniła się pogoda. Wysokościomierz wskazuje już 300 metrów, a ja nadal lecę jak we mgle. Dlaczego?

— Ja sto dwudziesty — wywołuję ziemię. — Jakie warunki lądowania nad lotniskiem?

— Bez zmian, jak przy starcie — odpowiada SD.

Przecieram rękawicą osłonę. Do diabła, że też wcześniej o tym nie pomyślałem! Całe oszklenie zaszło po prostu parą. To różnica temperatur i zmiana wysokości robią takie kawały. Energicznie trę szkło i pod chmurami wykonuję jeszcze jeden krąg na zwiększonych obrotach silnika. Pęd powietrza odrywa warstwę pryszczenną, wraz z nią kroplisty osad. Obraz ziemi za przezroczystym szkłem staje się znów ostry. Bez obaw można lądować.

Po zakołowaniu na stoisko złożyłem telefoniczny meldunek z lotu, jednego z najdłuższych, jakie wykonałem na myśliwcu Lim-2. Zdrętwiały mi nogi od tego siedzenia. „Doładowany" tlenem wdycham wreszcie z przyjemnością rześkie powietrze.

— Wiesz, po co was poderwano? — pyta kierownik lotów.

— Nie, nikogo nie widziałem — odparłem zawiedziony.

— Bo nie mogłeś widzieć, chociaż cel był. Naruszyła granicę „Canberra", ale w innym rejonie. Profilaktycznie osłaniałeś naszą strefę i stąd ta cała karuzela na pułapie.

Teraz dopiero zrozumiałem, dlaczego wożono mnie po różnych kursach z odbezpieczonymi działkami. Nie popełnił błędu nawigator, normalnie pracowała stacja wykrywania i naprowadzania. Wszystko przebiegło zgodnie z założeniami. Miałem być po prostu w ciągłym pogotowiu...

„Canberra" to dwusilnikowy odrzutowy samolot rozpoznawczy średniego zasięgu, nafaszerowany elektroniką i teleobiektywami, powietrzny szpieg w nowoczesnym wydaniu, operujący na wysokich pułapach, z których może wiele zobaczyć, sfotografować lub utrwalić w magnetycznym zapisie. Na niego właśnie czekałem. Był to pierwszy w połowie lat pięćdziesiątych przypadek naruszenia powietrznej granicy i mój pierwszy wylot bojowy, kiedy mogłem otworzyć ogień nie do rękawa, lecz do prawdziwego celu. Nic więc dziwnego, że w książce lotów pojawił się zapis podkreślony czerwonym kolorem.



Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

RAKIETY W CELU

Czeka nas nowy trudny egzamin — w jubileuszowym trzydziestoleciu pułku „Warszawa" mamy wyjechać na poligon do Kraju Rad, aby sprawdzić tam swoje umiejętności w zwalczaniu celów powietrznych współdziałając z artylerią rakietową. Może to zbieg okoliczności w planach wyższego dowództwa, a może celowo wybrano właśnie ten rok, który znaczy dla nas tak wiele. Nie wiem. Nie wnikam nawet w sedno tego pytania. Ważne jest jedno — bojowy sprawdzian.

Pojadą oczywiście najlepsi, ale w napiętym planie przygotowań uczestniczą wszyscy, każdy ma do spełnienia określoną rolę. Każdy stara się, aby swym osobistym wkładem pracy przyczynić się do ostatecznego wyniku, jaki osiągnie pułk. To bardzo zobowiązujące zadanie.

Zwracamy szczególną uwagę na poziom pracy pilotów w powietrzu, a zwłaszcza na wykonanie tych elementów, które będą oceniane na poligonie. Przyjęliśmy surowe kryteria i jesteśmy bezwzględni w ich egzekwowaniu. Żadnej taryfy ulgowej, żadnych odstępstw, warunki są jednakowo ostre dla wszystkich. Każdy lot analizujemy od startu do lądowania, a elementy mające bezpośredni wpływ na wynik strzelania nanosimy różnymi kolorami na specjalną tablicę, która obrazuje graficznie przebieg cyklu indywidualnych przygotowań, stanowiąc pomoc nie tylko przy jednorazowej ocenie, lecz także w spojrzeniu na całokształt pracy danego pilota. Kolory podkreślają i uwypuklają charakterystyczne, często powtarzające się błędy, sygnalizują spadek lub wzrost formy. Kolory też dopingują, czerwony — oznaczający ocenę bardzo dobrą — jest w najwyższej cenie. Piloci sami pomagają analizować przebieg lotu, aby wspólnie ustalić przyczyny błędów i sposoby ich wyeliminowania. Ta współpraca jest obustronnie pożyteczna, łatwiej dochodzimy do istotnych wniosków.

(C.D.N.)

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

REZERWY CZASU

Zaostrzenie wymagań wobec każdego z nas, każdego zespołu ludzi jest konieczne, aby coraz sprawniej funkcjonowało nasze lotnictwo. Nadzieje jakie z tym wiążemy sprawdzą się tam, gdzie ceni się czas. Zacznijmy bardziej niż do tej pory szanować nie tylko własny czas, ale także innych. Wykorzystujmy czas w sposób precyzyjnie przemyślany, konsekwentny, a wzorem naszym inni także przystąpią do szukania rezerw czasu.

W środowisku twórców lotniczych można zaoszczędzić sporo czasu na przygotowywaniu prelekcji, referatu czy nawet wprowadzenia do dyskusji. Samo natomiast wcześniejsze zapoznanie się z tematem może być okazją do ciekawszej i bardziej konkretnej dyskusji, stawiania wniosków, wyrażenia rzeczowych uwag. Oczywiście sprawą najważniejszą jest przygotowanie spotkania, zebrania, czy samej dyskusji. Spotkanie się tylko po to, aby odsiedzieć na zebraniu dwie godziny i wyjść z niego znudzonym, mija się z celem. Pożyteczniej byłoby czas przeznaczyć na odpoczynek, wyjazd za miasto, zwiedzanie wystawy, obejrzenie spektaklu teatralnego itp.

W klubie lotniczym — jeśli organizujemy odprawę czy też zebranie informacyjne — to przygotujmy je wcześniej, pamiętając, aby było rzeczowe, krótkie i wyczerpujące. Liczą się treści, które mamy przekazać; muszą one być komunikatywne. Unikajmy powtarzania się, niepotrzebnego gadulstwa. Starajmy się tak przeprowadzić zebranie, aby jego uczestnicy byli z niego zadowoleni.

Nic bardziej nie irytuje ludzi jak puste słowa, najczęściej te same powtarzające się sformułowania, a także brak przekonania do tego, czego się słucha. Zebranie dla 50 osób bez potrzeby przedłużone o 30 minut — tylko dlatego, ponieważ tak przewidział prelegent — może przynieść rezerwę 25 godzin czasu społecznie użytecznego. W innym przypadku zostają one bezpowrotnie zmarnowane.

Jeśli coś można załatwić za pośrednictwem listu, okólnika, telefonu, unikajmy gromadzenia ludzi na odprawy lub narady. Dobrym np. rozwiązaniem jest rozesłanie zainteresowanym sprawozdania, referatu oraz zachęcenie ich do nadsyłania uwag, wniosków, propozycji. Koszt powielenia referatu jest społecznie tańszy niż opłacenie podróży służbowych, przejazdów, czasu przeznaczonego na udział w zebraniu itp. Oczywiście nie wszystkie sprawy można załatwić listownie czy telefonicznie. Ale i wtedy, gdy planuje się spotkanie środowiskowe, należy je tak zorganizować, aby przyniosło oczekiwane korzyści.

Inicjatywy w szukaniu rezerw czasu wiążą się z kulturą w ogóle, a kulturą lotniczą w szczególności. Im lepiej będziemy znać środowisko lotnicze, rozumieć dziedzinę kształtowania lotniczych uzdolnień człowieka, współczesną organizację lotnictwa, znać jego historię, tym lepiej będziemy mogli wpływać na prawidłowy rozwój lotnictwa polskiego. Ale rezerwy czasu tkwią nie tylko w niepotrzebnych lub zbyt długich zebraniach czy naradach, ale także na lotnisku: w oczekiwaniu na lot lub skok, w różnych zbytecznych formalnościach, niefortunnych decyzjach, zmarnowanych okazjach, nieudolnej organizacji, marnotrawstwie energii ludzkiej i tym podobnym.

Niech więc dewizą naszej działalności będzie szukanie rezerw czasu własnego i innych.

obserwator

DZIEJE ESKADR 3

41 eskadra rozpoznawcza »liniowa«







Na zdjęciach kolejno od góry do dołu: kpr. Bojakowski, kpr. Oleksiński, kpr. Janicki, kpr. Głydziak, kpr. Leszkiewicz.

15 września z polecenia ppłk. pil. Zalewskiego, kpt. Wł. Chrzanowski odprowadził rzut kołowy do Kołomyji, a personel latający — do Kut. Po przybyciu do Kut, **17 września** kpt. Chrzanowski otrzymał rozkaz od gen. Kordian-Zamorskiego, aby z całym personelem skierował się ku granicy rumuńskiej, którą 41 eskadra przekroczyła o 10.00 **18 września 1939 r.** Na tym kończy się historia 41 eskadry rozpoznawczej (liniowej) 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

Wojnę Obronną Polski w 1939 r. 41 eskadra rozpoznawcza odbyła w składzie:

Dowódca eskadry: kpt. obs. Władysław Chrzanowski.

PILOCI: kpt. **Henryk Kołodziejek** — z-ca dcy eskadry, ppor. **Bolesław Kuzian**, podchor. **Władysław Radwański**, kpr. **Tadeusz Bojakowski**, kpr. **Bednarek**, kpr. **Piotr Głydziak**, kpr. **Alojzy Gusowski**, kpr. **Józef Janicki**, kpr. **Michał Leszkiewicz**, kpr. **Stanisław Oleksiński**, kpr. **Antoni Plenkiewicz**, kpr. **Rzewuski**, kpr. **Konstanty Soroko**, kpr. **Kazimierz Thiesler**, kpr. **Władysław Wasilewski**.

OBSERWATORZY: por. **Wacław Chomka**, por. **Stefan Hałłas**, por. **Czesław Malinowski**, por. rez. **Pycia**, ppor. **Jan Kardasz**, ppor. **Brunon Strejmik**, ppor. rez. **Suskiewicz**, ppor. rez. **Jerzy Wierzbicki**, podchor. rez. **Alfons Kisielnicki**, podchor. **Jan Tadeusz Klocek**, podchor. **Mieczysław Malinowski**, podchor. **Leon Ośmiałowski**, podchor. **Fabian Pokorniewski**, podchor. **Stefan Tabaczyński**, podchor. **Tadeusz Tuszyński**.

STRZELCY SAMOLOTOWI: kpr. **Bernard Jankowski**, kpr. **Marek Majewski**, kpr. **Brunon Steinborn**, kpr. **Czesław Tęgowski**, st. szer. **Kornacki**, st. szer. **Tadeusz Komornicki**, st. szer. **Henryk Ostrowski**, st. szer. **Tadeusz Rybacki**, st. szer. **Antoni Szymański**, st. szer. **Julian Talkowski**, szer. **Zygfryd Blachowski**.

Ppor. techn. **Zygmunt Dyszlewski** — oficer techniczny eskadry, st. majster wojsk. **Władysław Kosiedowski** — szef mechaników, sierż. **Michał Martoś** — szef adm. eskadry.

WYPOSAŻENIE: 8 samolotów PZL P-23 „Karaś", uzupełnione 5 września dwoma samolotami PZL P-43 i 1 RWD-8.

W wyniku ofiarnej działalności bojowej w dniach od 2 do 12 września 1939 r. załogi 41 eskadry rozpoznawczej — operując bez własnej osłony myśliwskiej, przeważnie na głębokich tyłach wojsk npla — wykonały: 1 wyprawę bombową; 40 lotów rozpoznawczych oraz 9 lotów łącznościowych; ponosząc straty: 6 osób personelu (2 załogi zaginione); 10 samolotów bojowych (8 PZL P-23 „Karaś", 2 P-43) i 1 RWD-8.

41 eskadra dysponując na początku wojny tylko 8 samolotami wykonała stosunkowo wiele zadań rozpoznawczych i łącznościowych, działając na obszarze jednego z głównych uderzeń wojsk hitlerowskich, intensywnie wspomaganych (szczególnie od 4 września) lotnictwem myśliwskim i bombowym Luftwaffe.

Załogi polskie, często operujące na głębokich tyłach wroga bez własnej osłony myśliwskiej, zdane były na własne siły i męstwo. Zlecone zadania wykonywano szczegółowo i precyzyjnie. Tylko w jednym przypadku załoga nie dokończyła zadania, będąc atakowaną przez myśliwce wroga. Podjęta natomiast jedyna w działalności eskadry wyprawa bombowa, zgodnie z przewidywaniami, dała nikłe rezultaty. Gdyby przeprowadzono przedtem rozpoznanie celu — na pewno wynik ataku bombowego przyniósłby większy sukces. Zorganizowana naprędce wyprawa bombowa naraziła eskadrę na duży uszczerbek w samolotach: z wyznaczonych sześciu maszyn — 3 poważnie uszkodzono (na skutek podmokłego lotniska i błędów pilotażu) i z braku możliwości naprawy spalono przy ewakuacji lotniska Zdunowo. Strata natomiast 2 załóg — z pewnością bolesna i dotkliwa — przy tak dużej ilości wykonanych lotów samotnie, nie jest przesadna tym bardziej, że tylko jedna z załóg zginęła w trakcie wykonywania zadania operacyjnego.

Personel eskadry mimo, że w większości młody, bez większego doświadczenia, dał z siebie maksimum wysiłku, hartu ducha i patriotyzmu, wypełniając ofiarnie powierzone obowiązki, które w specyficznej atmosferze wojny 1939 r. były niezmiernie trudne. Personel techniczny był bardzo dobrze przygotowany do pracy w warunkach polowych, a w krytycznych sytuacjach (jak np. wycofywanie się z lotniska Zdunowo przez tereny opanowane przez npla) potrafił z bronią w ręku przebijać się do swojej eskadry. Wszystko to daje dowództwu i personelowi 41 eskadry świadectwo dobrze spełnionego żołnierskiego obowiązku.

Gdyby nie szwankująca ustawicznie łączność ze sztabem lotnictwa armii i narastające z dnia na dzień kłopoty z zaopatrzeniem w materiały pędne — wyniki pracy wojennej 41 eskadry rozpoznawczej byłyby jeszcze lepsze, chociaż i tak zapewniły dowództwu Armii „Modlin" pełne rozpoznanie ruchów wojsk hitlerowskich.

DALSZE LOSY PERSONELU LATAJĄCEGO 41 ESKADRY ROZPOZNAWCZEJ

1. **Kpt. obs. Władysław Chrzanowski.** — Przez Rumunię i Francję przedostał się do Anglii, gdzie latał bojowo w 304 Dywizjonie Bombowym im. Ziemi Śląskiej. Po odbyciu operacyjnej tury przeszedł do naziemnego personelu lotniczego. Po wojnie zamieszkał w Kanadzie.

2. **Kpt. pil. Henryk Kołodziejek.** — Po przybyciu do Anglii wstąpił do lotnictwa bombowego i latał operacyjnie w 301 Dywizjonie Bombowym. W okresie lipiec-wrzesień 1942 r. był dowódcą dywizjonu 301. Dalsze losy nieznane.

3. **Por. obs. Wacław Chomka.** — Przez Francję przybył do Anglii, gdzie latał w 304 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie bojowym 14 stycznia 1944 r. nad Zatoką Biskajską.

4. **Por. obs. Stefan Hałłas.** — Od 1940 r. latał operacyjnie w 301 Dywizjonie Bombowym. Dalsze losy wojenne i powojenne — nieznane.

5. **Por. obs. Czesław Malinowski.** — Latał bojowo w 300 Dywizjonie Bombowym. Po zakończeniu wojny powrócił do kraju. Do chwili obecnej pracuje w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

6. **Por. obs. rez. Pycia.** — Dalsze losy nieznane.

7. **Por. obs. Jan Kardasz.** — Zginął w locie z Zielonki do Siennicy podczas zmiany lotniska, 10 września 1939 r.

8. **Ppor. obs. Brunon Strejmik.** — Zginął w locie rozpoznawczym, 7 września 1939 r.

9. **Ppor. obs. rez. Suskiewicz.** — Dalsze losy nieznane.

10. **Ppor. obs. rez. Jerzy Wierzbicki.** — Po przybyciu do Anglii wstąpił do lotnictwa bombowego. Latał w 300 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie bojowym 10 września 1942 r. Pochowany na cmentarzu w Amsterdamie, Holandia, Crosswijk, gr. 39.

11. **Podchor. obs. Jan Tadeusz Klocek.** — W Anglii latał operacyjnie w lotnictwie bombowym. Zginął w locie bojowym 29 sierpnia 1942 r. w składzie załogi 301 Dywizjonu Bombowego. Pochowany w St. Trond, Belgia.

12. **Podchor. obs. Leon Bolesław Ośmiałowski.** — Po przybyciu do Anglii i przeszkoleniu na pilota latał w 300 Dywizjonie Bombowym. Zginął 30 sierpnia 1943 r. w locie bojowym. Pochowany w Rotterdamie, Holandia, Crosswijk, gr. 1, 115 — 7.

13. **Podchor. obs. Stefan Tabaczyński.** — W Anglii latał operacyjnie w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim. Nie wrócił z lotu bojowego 27 maja 1943 r. Jest pochowany w Quackenbruck k. Oldenburga, RFN, Badbergier Str., Cemetery gr. 1.51, w stopniu porucznika.

14. **Podchor. obs. rez. Alfons Kisielnicki.** — Dalsze losy nieznane.

15. **Podchor. obs. Mieczysław Malinowski.** — Dalsze losy nieznane.

16. **Podchor. obs. Fabian Pokorniewski.** — Po przybyciu do Anglii latał w 300 Dywizjonie Bombowym. Zginął w czasie powrotu z lotu bojowego 21 czerwca 1943 r. Pochowany w Newark, W. Brytania, gr. M.317, w stopniu porucznika.

17. **Podchor. obs. Tadeusz Tuszyński.** — Dalsze losy nieznane.

18. **Ppor. pil. Bolesław Kuzian.** — Zginął w locie bojowym 18 lipca 1941 r. Pochowany w Newark, W. Brytania, gr. K. 303, w stopniu porucznika.

19. **Podchor. pil. Władysław Radwański.** — Dalsze losy nieznane.

20. **Kpr. pil. Tadeusz Bojakowski.** — W Anglii latał w 301 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie bojowym z 8 na 9 maja 1941 r. w stopniu sierżanta.

21. **Kpr. pil. Bednarek.** — Dalsze losy nieznane.

22. **Kpr. pil. Piotr Głydziak.** — Latał operacyjnie w Anglii w 304 Dywizjonie Bombowym. Za zasługi bojowe został mianowany oficerem. Zginął w locie bojowym nad Atlantykiem 24 maja 1944 r. w stopniu porucznika.

23. **Kpr. pil. Alojzy Gusowski.** — W Anglii latał w 304 Dywizjonie Bombowym. Zginął w locie bojowym 19 czerwca 1942 r. w stopniu plutonowego.

24. **Kpr. pil. Józef Janicki.** — Nie wrócił z lotu rozpoznawczego w dniu 7 września 1939 r.

25. **Kpr. pil. Michał Leszkiewicz.** — Dalsze losy nieznane.

26. **Kpr. pil. Stanisław Oleksiński.** — Zaginął w locie 10 września 1939 r. z Zielonki do Siennicy.

27. **Kpr. pil. Antoni Stefan Plenkiewicz.** — Po przybyciu do Anglii zginął w locie 27 kwietnia 1943 r. Pochowany w Northwood, W. Brytania, gr. H. 400.

28. **Kpr. pil. Rzewuski.** — Dalsze losy nieznane.

29. **Kpr. pil. Konstanty Soroko.** — W Anglii latał w 304 Dywizjonie Bombowym. Nie wrócił z lotu bojowego z 22 na 23 stycznia 1942 r., w stopniu plutonowego.

30. **Kpr. pil. Kazimierz Thiesler.** — Po przybyciu do Anglii latał w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim. Zginął w czasie lądowania 11 lutego 1942 r., w stopniu plutonowego. Pochowany w Exeter, W. Brytania, gr. Z. K. 18.

31. **Kpr. pil. Władysław Wasilewski.** — W Anglii latał jako instruktor w szkole pilotażu. Zginął w locie, w stopniu sierżanta, 22 sierpnia 1941 r. Pochowany w Castle Moss, W. Brytania, St. Georges Churchyard, gr. 183.

32. **Kpr. strz. samolot. Bernard Jankowski.** — W Anglii latał w składzie załóg 304 Dywizjonu Bombowego. Zginął w locie bojowym w stopniu plutonowego, z 27 na 28 maja 1944 r.

33. **Kpr. strz. samolot. Marek Majewski.** — Zaginął w locie 10 września 1939 r. przy zmianie lotniska, z Zielonki do Siennicy.

34. **Kpr. strz. samolot. Brunon Steinborn.** — Dalsze losy nieznane.

35. **Kpr. strz. samolot. Czesław Tęgowski.** — Po przybyciu do Anglii zginął w locie 23 czerwca 1941 r. Pochowany w Newark, W. Brytania, gr. H. C. 303.

36. **St. szer. strz. samolot. Kornacki.** — Dalsze losy nieznane.

37. **St. szer. strz. samolot. Tadeusz Komornicki** — Dalsze losy nieznane.

38. **St. szer. strz. samolot. Henryk Ostrowski.** — Po przybyciu do Anglii latał w 307 Nocnym Dywizjonie Myśliwskim jako nawigator. Wyróżnił się zestrzeleniem w krótkim czasie, w obronie miasta Exeter, 2 bombowców hitlerowskich. Wojnę zakończył w stopniu chorążego. Obecnie mieszka w Anglii.

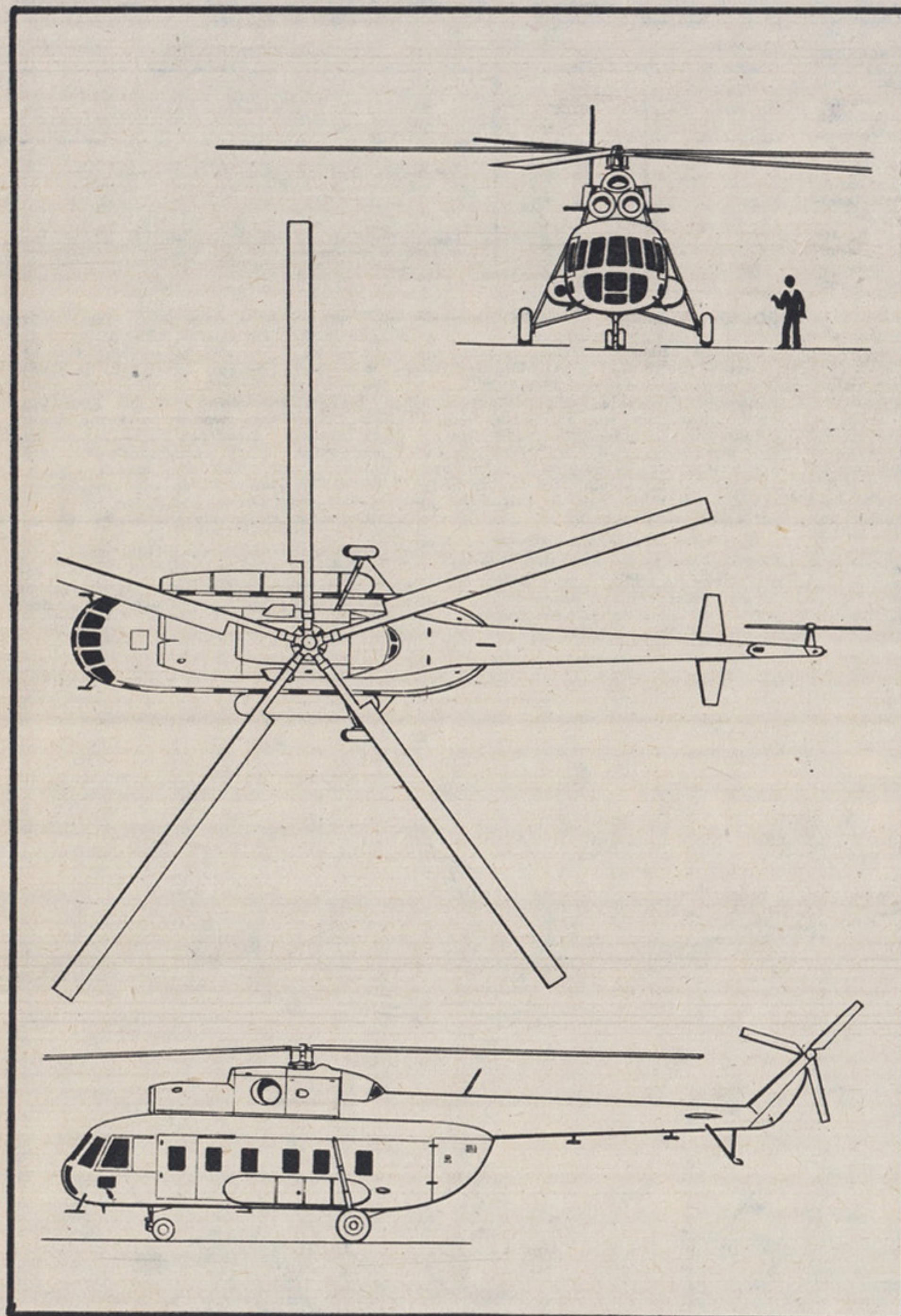
39. **St. szer. strz. samolot. Rybacki.** — Dalsze losy nieznane.

40. **St. szer. strz. samolot. Antoni Szymański** — Zaginął w locie rozpoznawczym 7 września 1939 r.

41. **St. szer. strz. samolot. Julian Talkowski.** — Dalsze losy nieznane.

42. **Szer. strz. samolot. Zygfryd Blachowski.** — Zginął w locie bojowym w składzie załogi 301 Dywizjonu Bombowego 5 września 1942 r., w stopniu kaprala.

JERZY PAWLAK





ŚMIGŁOWIEC PASAŻERSKI

MIL W-8 (MI-8)

Opracowany w biurze nieżyjącego już, Generalnego Konstruktora dra. inż. Michaiła Mila, wielozadaniowy śmigłowiec Mi-8, którego pierwszy prototyp oblatano w 1961 r., znany jest w Polsce w wersji wojskowej — transportowej. Jednakże w bieżącej produkcji znajduje się również wersja pasażerska, przeznaczona także na eksport oraz użytkowana w licznych krajach świata i oczywiście w Związku Radzieckim. Na rynku międzynarodowym stosuje się oznaczenie W-8. Wieloletnie doświadczenie produkcyjne wytwórni oraz sprawdzone elementy konstrukcji śmigłowca są gwarancją jego trwałości i niezawodności. Jak wszystkie lotnicze konstrukcje radzieckie, śmigłowiec W-8 przystosowany jest do działania w różnych, także skrajnych warunkach klimatycznych. Wariant pasażerski ma również wersję dyspozycyjną („salon"). Obie te wersje odróżniają się od wariantu wojskowo-transportowego kształtem okien, które są prostokątne (w wariancie wojskowym okrągłe).

W-8 jest dwusilnikowym śmigłowcem jednowirnikowym o układzie klasycznym (układ Juriewa-Sikorskiego), konstrukcji metalowej.

Wirnik nośny jest pięciołopatowy, o łopatach prostokątnych wzajemnie wymiennych. Profil łopat z rodziny NACA-230. Konstrukcja łopat jednodźwigarowa z dźwigarem noskowym wyciskanym z lekkiego metalu i spływem złożonym z 21 sekcji blaszanych, wypełnionych ulownicą metalową. Zawieszenie łopat przegubowe.

Wirnik tylny (śmigło ogonowe) — trójłopatowy. Łopaty prostokątne o konstrukcji zbliżonej do wirnika głównego, tzn. jednodźwigarowe ze spływem blaszanym wypełnione metalową ulownicą. Wszystkie łopaty odladzane elektro-termicznie.

Kadłub konstrukcji półskorupowej. Składa się z części przedniej (gondoli) i smukłej belki ogonowej. Funkcjonalnie zaprojektowana kabina załogi odznacza się doskonałą widocznością i nowoczesnym wyposażeniem. Sterowanie cykliczne i ogólne wspomagane hydraulicznie, co pozwoliło na wprowadzenie czterokanałowego pilota automatycznego. Oprócz stabilizacji położenia śmigłowca wokół trzech osi autopilot umożliwia utrzymanie zadanej wysokości i prędkości przelotu, a także wykonywanie manewrów zadanych przez pilota. Obszerna kabina pasażerska mieści 28 foteli. W kadłubie wersji „salon", która może być urządzona wg żądań użytkownika, mieści się 11 pasażerów oraz stewardesy .Na pokładzie można zabudować bufet i toalety. Wejście do kabiny drzwiami z lewej strony za kabiną załogi (z opuszczanymi schodkami). Tylne drzwi ładunkowe mogą być zachowane w wersji pasażerskiej, co ułatwia przystosowanie śmigłowca do przewozu ładunków.

Usterzenie składa się ze skośnego statecznika pionowego i niewielkiego dwustronnego statecznika poziomego (przestawialnego).

Podwozie trójkołowe — stałe. Koła główne o wymiarach 830×280 mm. Zdwojone koła przednie (sterowane) — 595×185 mm. Amortyzacja podwozia olejowo-powietrzna. Hamulce na głównych kołach pneumatyczne.

Napęd śmigłowca stanowią dwa silniki turbinowe Izotow TW2-117A o mocy 1 500 KM każdy. Silniki umieszczone są obok siebie nad kadłubem. Napęd wirnika przez przekładnię WR-8 o przełożeniu 1:62,5.

Napęd śmigła ogonowego wieloprzegubowym wałem biegnącym wewnątrz belki. Paliwo znajduje się w wewnętrznym kadłubowym zbiorniku miękkim i dwóch zewnętrznych zbiornikach doczepnych o łącznej pojemności 1 870 l. Pojemność zbiornika oleju — 60 l.

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika głównego — 21,29 m, średnica wirnika tylnego — 3,90 m, długość kadłuba — 18,30 m, długość całkowita — 25,24 m, wysokość całkowita — 5,65 m, wymiary kabiny pasażerskiej — 6,3 X 2,3 X 1,8 m.

Masy: Masa własna — 7 261 kg, masa całkowita max. — 12 000 kg, ładunek wewnętrzny (max.) — 4 000 kg, ładunek podwieszany (max.) — 3 000 kg, masa paliwa — 1 420 kg, obciążenie wirnika (max.) — 34 kg/m2, obciążenie mocy (max.) — 4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. (1 000 m) — 260 km/h, prędkość przelotowa — 225 km/h, pułap max. — 4 500 m, pułap stateczny z wpływem ziemi — 1 800 m, pułap statyczny bez wpływu ziemi — 850 m, zasięg (z rezerwą na 20 min lotu) — 425 km.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

22

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Samolot myśliwski Spad-61c1 ze 115 (od 1928 r. – .141) eskadry w locie treningowym.

Zdjęcie ze zbiorów T. Kowalskiego

GODŁA ESKADR W LATACH 1932–37

W wyniku konkursu na nowe godła eskadrowe, przeprowadzonego na przełomie lat 1930–31, dowództwo lotnictwa wprowadziło nowy system oznaczania przynależności organizacyjnej. System ten polegał na przypisaniu danemu pułkowi ściśle określonego kształtu tła, na którym winny być malowane godła poszczególnych eskadr. Każdemu rodzajowi lotnictwa przypisano tematykę, w ramach której dobór godła pozostawiono do uznania personelowi danej eskadry. W myśl wytycznych poszczególne pułki otrzymały następujące kształty tła:
1 Pułk Lotniczy – trójkąt; 2 Pułk Lotniczy – kwadrat; 3 Pułk Lotniczy – romb; 4 Pułk Lotniczy – pięciokąt; 5 Pułk Lotniczy – krzyż; 6 Pułk Lotniczy – koło.

Tematyka godeł w odniesieniu do rodzajów lotnictwa była następująca: eskadry myśliwskie – ptaki, eskadry liniowe – ssaki i stwory mityczne, lotnictwo towarzyszące – owady.

Nowy system wprowadzono nie od razu i nie wszędzie. Cześć eskadr zachowała swe tradycyjne godła z lat 1918–21. W 2 Pułku zezwolono na opuszczenie tła godła w eskadrach myśliwskich, w 1-szym Pułku pozostawiono bez zmian godła eskadr bombowych i liniowych, podobnie w 2, 3 i 5 Pułku. W 6 Pułku nowe godła eskadr liniowych wprowadzono dopiero w 1934 r. W tablicy 21 zestawiono rysunki znanych autorom godeł eskadr z lat 1931–1939. Ponadto we wszystkich Pułkach Lotniczych eskadry szkolne i treningowe posiadały literę T, malowaną na tle właściwym dla danego pułku. Litera T była czarna lub czerwona, natomiast w 3 Pułku malowano ją często białą bezpośrednio na stateczniku pionowym (bez tła). Eskadry liniowe istniejące w tym czasie, a nie wymienione w tablicy, zachowały godła geometryczne do czasu wyposażenia w samoloty P-23 „Karaś". Uwaga ogólna: rysunki godeł na poszczególnych samolotach mogły wykazywać nieznaczne odstępstwa od przedstawionych na planszy. Spowodowane to było indywidualnym malowaniem przez załogi lub obsługę.

Nr rys.	Nr eskadry	Uwagi:
1.	11	Tradycyjne godło 16 Esk. Wywiadowczej z 1919 r.
2.	12	
3.	16	Esk. Towarzysz. 13 miała godło identyczne lecz w kolorze zielonym.

GODŁA ESKADR W LATACH 1937–1939

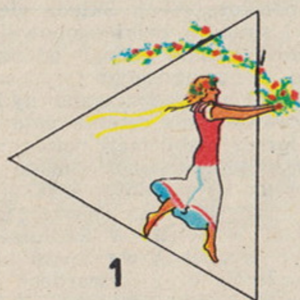
Przeprowadzona w 1937 r. reorganizacja lotnictwa (patrz książka A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918–1939") spowodowała likwidację części eskadr liniowych, utworzenie we wszystkich Pułkach eskadr towarzyszących, utworzenie dywizjonów myśliwskich w 5 i 6 Pułku oraz zorganizowanie 123 eskadry w 2 Pułku. Spowodowało to powstanie kilku nowych godeł eskadrowych i jednocześnie zniknięcie godeł eskadr rozwiązanych.

W tablicy 22 podano wizerunki godeł eskadr istniejących na dzień 1.IX.1939 r. Oczywiście pomijając godła eskadr istniejących i pokazanych w poprzednim odcinku cyklu. Nie wszystkie eskadry przystąpiły do wojny z namalowanymi godłami, bowiem wytyczne na ten przypadek przewidywały zamalowanie wszystkich znaków tożsamości lotniczej, jak godła: numery, litery kodowe itp. Całkowicie te wytyczne zrealizowano jednak dopiero 6.IX.1939 r. Tablica objaśniająca do planszy:

Nr rys. 4 – Nr eskadry 123, 5 – 21, 6 – 22, 7 – 24, 8 – 23, 9 – 31, 10 – 36, 11 – 43, 12 – 46, 13 – 151, 14 – 152, 15 – 53, 16 – 56, 17 – 161, 18 – 162, 19 – 63, 20 – 66.

Eskadry bombowe 1 Pułku (211, 212, 216, 217) miały wprawdzie swoje godła pozostałe po eskadrach Fokkerów, ale nie malowano ich na samolotach PZL P-37 „Łoś". Godeł niektórych eskadr (26, 32, 34) nie narysowano z powodu zbyt skąpych danych, nie pozwalających na ich dokładne odtworzenie (nie posiadamy fotografii).

W Morskim Dyonie Lotniczym godła malowano tylko na samolotach starszego typu i Lublin R-VIII hydro. Natomiast na samolotach R-XIII wszystkich wersji wodnych – godeł nie malowano. (c.d.n.)


1


2


3


4


5


6


7


8


9

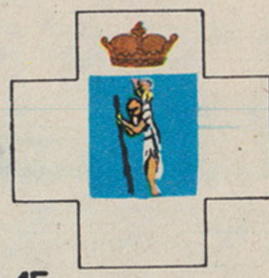

10

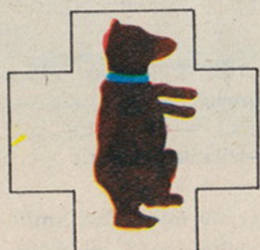

11


12

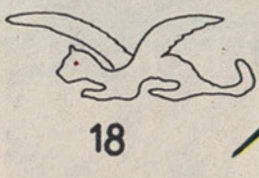

13


14


15


16


17


18


19


20



15 września z terenu ZSRR wystartował nowy statek kosmiczny „Sojuz-22" z dwuosobową załogą. Dowódcą statku jest płk Walery Bykowski, a funkcję inżyniera pokładowego pełni Władimir Aksienow. Głównym celem lotu jest badanie i wykorzystanie przestrzeni kosmicznej do celów pokojowych. Lot przeprowadzono zgodnie z programem współpracy krajów socjalistycznych. Szczególną uwagę w tym nowym locie zwrócono na badanie powierzchni Ziemi dla potrzeb gospodarki narodowej. W tym też celu zbudowano na pokładzie statku aparaturę fotograficzną, specjalnie opracowaną i przygotowaną przez specjalistów z NRD i ZSRR, a wykonaną w zakładach Zeissa w Jenie. Godny uwagi jest fakt, że po raz pierwszy obiektem badań naukowych kosmonautów radzieckich, poza obszarem ZSRR, jest część terytorium NRD. W ten sposób, jak oświadczył przed startem dowódca „Sojuza-22", lot statku przyniesie korzyści gospodarce narodowej dwóch krajów — ZSRR i NRD. I jeszcze jeden fakt, na który zwrócił uwagę inżynier pokładowy: po raz pierwszy na pokładzie radzieckiego statku pilotowanego zainstalowano urządzenie zagraniczne. Dotychczas aparatura pochodząca z innych państw socjalistycznych była wynoszona na satelitach i rakietach bezzałogowych.

A oto kilka informacji o kosmonautach. Płk Walery Bykowski jest Bohaterem Związku Radzieckiego. Urodził się w 1934 roku. Po ukończeniu uczelni lotniczej służył w wojskach lotniczych. Od 1960 roku jest członkiem zespołu kosmonautów. W trzy lata później odbył pierwszy swój lot na statku „Wostok-5". W 1968 roku ukończył Wojskową Lotniczą Akademię Techniczną im. Żukowskiego, a w pięć lat później obronił pracę naukową na stopień kandydata nauk technicznych. Jest członkiem KPZR. Żonaty. Ma dwóch synów.

Władimir Aksienow urodził się w roku 1935. Jest absolwentem wojskowej uczelni lotniczej. W roku 1957 rozpoczął pracę w biurze konstrukcyjnym i studiował zaocznie w Instytucie Politechnicznym, który ukończył w roku 1963. Brał udział w opracowywaniu nowych systemów statków kosmicznych i wypróbowaniu ich w locie, a także w przygotowaniu załóg do lotów. Do szeregów kosmonautów powołany został przed trzema laty. Jest członkiem KPZR. Żonaty. Ma dwóch synów.

Dnia 23 września, po 8-dobowym pobycie w Kosmosie, załoga „Sojuza-22" powróciła na Ziemię.

Podczas gdy kosmonauci radzieccy pracowali w samym statku, w Berlinie zakończyło się posiedzenie Rady Międzynarodowego Systemu i Organizacji Łączności Kosmicznej „Intersputnik". Wzięły w nim udział delegacje z Bułgarii, CSRS, Kuby, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, ZSRR i Węgier. W charakterze obserwatorów obecni byli przedstawiciele Stałej Komisji RWPG do spraw Łączności, Międzynarodowej Organizacji do spraw Radia i Telewizji (OIRT) i „Interkosmosu". Przyjęto szereg dokumentów dotyczących wykorzystania urządzeń technicznych w łączności.

21 września na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę „Kosmos-855". Obiega on naszą planetę na maksymalnej wysokości wynoszącej 366 km, a minimalnej — 212 km.

Na zakończenie jeszcze jedna wiadomość z ZSRR. 11 września umieszczono na orbicie okołoziemskiej nowego satelitę łącznościowego typu „Raduga". Obiega on Ziemię po orbicie zbliżonej do kołowej na wysokości 35 900 km. Nowy radziecki satelita łącznościowy nosi międzynarodowe oznaczenie „Stationar-1". Przeznaczony jest przede wszystkim do przekazywania (na centymetrowej długości fal) audycji radiowych, telewizyjnych i rozmów telefonicznych poprzez sieć stacji naziemnych, „Orbita".

P.E.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ 15 września w moskiewskim porcie lotniczym Wnukowo ustawiono na piedestale samolot A. Tupolewa, Tu-104. Uroczystość odsłonięcia oryginalnego pomnika nastąpiła w związku z 20-leciem eksploatacji tego samolotu na liniach „Aerofłotu". Dwadzieścia lat temu Tu-104 wprowadzony został na linie komunikacji powietrznej, jako pierwszy odrzutowy samolot pasażerski na świecie. Pierwszy rejs pasażerski wykonano na Tu-104 do Irkucka. W ciągu dwóch dziesiątków lat samoloty Tu-104 przewiozły około 90 milionów pasażerów. Jak podkreśla prasa radziecka, samolot Tu-104 zrewolucjonizował konstrukcje pasażerskich maszyn na świecie — przetarł ścieżki na niebieskich szlakach. Wspominając o Tu-104, warto przypomnieć jak wielkie wrażenie wywarł ten samolot przed laty, kiedy specjalnie przyleciał do stolicy Polski, aby zademonstrować swoje możliwości. Bez przesady można powiedzieć, że na spotkanie z pierwszym odrzutowcem pasażerskim wyległa cała Warszawa. Podziwialiśmy rozmiary i niezwykłe kształty nowej maszyny, jakość wykonania i tysiące szczegółów, łącznie z potężnym podwoziem. Dziś Tu-104 ma już lepszych i sprawniejszych następców, przede wszystkim swego naddźwiękowego brata Tu-144. Ten też podobnie zaczyna karierę, na razie wozi pocztę, przeciera szlaki wewnątrzkrajowe, by wreszcie pewnego dnia rozpocząć regularną służbę pasażerską na wielkich szlakach powietrznych. Technika pędzi stale naprzód, ale co tu dużo wspominać, Tu-104 na pewno zasłużył na pomnik.

■ Tegoroczny salon lotniczy w Farnborough (W. Brytania) odwiedziło, jak wynika z doniesień prasowych, ponad 140 000 osób. Następna wystawa sprzętu lotniczego ma odbyć się dopiero w roku 1978.

■ Najstarsze czasopismo brytyjskie „Flight", założone w roku 1909, na skutek trudności ekonomicznych zmuszone zostało do podwyższenia ceny numeru o 20 procent.

■ Na dorocznych tradycyjnych pokazach i zlocie samolotów cywilnych, samolotów okazów muzealnych i maszyn własnej konstrukcji w amerykańskiej miejscowości Oshkosh, zanotowano 420 konstrukcji amatorskich oraz przylot około 5 tysięcy samolotów z gośćmi na pokładzie. Wśród wystawionych maszyn zdumiewały swą sprawnością techniczną stare Fordy trójsilnikowe, zmodyfikowane samoloty japońskie (część tych, które brały udział w znanym filmie „Tora-Tora"), latająca forteca B-39 i setka innych osobliwości. Był to pokaz tego co było kiedyś, co wzruszać może starsze pokolenie, a zadziwiać młode.

■ W połowie września zmarł w Wielkiej Brytanii Frederick George Miles, w wieku 73 lat. Był on jednym ze znakomitych konstruktorów lekkich samolotów sportowych. Budował samoloty przeznaczone do rajdów sportowych i wyścigów. Był twórcą znanego samolotu treningowego „Magister" zbudowanego w ilości 1345 sztuk, znane też były jego maszyny „Master" i „Martinet", budowane w dużych seriach — 300 i 1700 sztuk. Około 7000 samolotów sportowych powstało w wytwórniach, z którymi pracował i gdzie tworzył F. G. Miles. Nazwisko jego przeszło do historii techniki lotniczej.

■ Jednym z oryginalniejszych eksponatów tegorocznego salonu lotniczego w Farnborough był bezzałogowy, miniaturowy śmigłowiec sterowany na odległość. Śmigłowiec ten o dwóch przeciwbieżnych wirnikach narodził się niewątpliwie po doświadczeniach modelarskich. Średnica kadłuba — 0,61 m, a wysokość śmigłowca — 0,40 m. Średnica wirników — 1,5 m. Napędzane one są silnikiem spalinowym stosowanym do modeli latających. Śmigłowiec przeznaczony jest do przekazywania obrazów telewizyjnych dla potrzeb wojska i policji. Zakres prędkości od 0 do 140 km/h. Producentem mikroszpiega powietrznego („Skyspy") są zakłady śmigłowcowe Westland w Wielkiej Brytanii.

■ W toku kampanii wyborczej na fotel prezydenta USA, kandydat partii demokratycznej, Jimmy Carter, zajął w sprawie lądowania „Concorde" w Nowym Jorku stanowisko negatywne. „Nie uważam za słuszne — oznajmił — zgadzanie się na loty samolotu naddźwiękowego noszącego barwy zagraniczne w okolicznościach, gdy Kongres odmówił swej zgody na budowę takiego samolotu u nas, w Stanach".

■ W ciągu pierwszych sześciu miesięcy eksploatacji, „Concorde" Air France przewiózł 12 tys. pasażerów, a British Airways — ok. 6 tys. Największym powodzeniem cieszą się linie do Waszyngtonu (87—93% wykorzystanych miejsc) i Rio de Janeiro. Słabe zapełnienie wykazuje jeszcze linia do Caracas. Ze względów bezpieczeństwa (zwiększony zapas paliwa) liczba miejsc na liniach do Ameryki Północnej została zmniejszona ze 100 do 71—80.

■ W drodze szczególnego wyjątku federalne władze lotnicze Szwajcarii udzieliły zgody na jeden lot „Concorde" towarzystwu Air France do Genewy, w związku z serią podróży turystycznych do Afryki, organizowanych przez szwajcarskie biuro podróży.

■ Według IATA, przewozy lotnicze przez Atlantyk Północny będą się zwiększały w okresie najbliższych pięciu lat średnio o 5,8%, gdy przewozy międzynarodowe ogółem — o 7,8%.

■ Francuskie towarzystwo UTA przewiozło swymi samolotami towarowymi ponad 10 tys. samochodów Peugeot z Lyonu do Kaduny (Nigeria), gdzie znajduje się afrykańska montownia tych samochodów.

■ Samolot krótkiego startu DHC-6 „Twin Otter" znalazł się obok pięciu innych (B-727, B-707, DC-9, F-27 i „Islander") na liście zachodnich samolotów transportowych użytkowanych w większej ilości niż 500.

■ Pierwsze miejsce w regularnych przewozach międzynarodowych na Zachodzie zajmuje obecnie amerykańskie towarzystwo TWA z 16,3 mln pasażerów rocznie, następne — British Airways — 13,6 mln i Air Canada — 10,4 mln.

■ Jugosławia ma 18 lotnisk komunikacyjnych. Spośród nich 13 przystosowane jest do ruchu międzynarodowego. Port w Belgradzie obsłużył w roku ubiegłym ponad 2 mln pasażerów. Obecnie trwa intensywna rozbudowa dworca pasażerskiego. Nowe dworce otrzymają wkrótce lotniska w Mariborzu, Zabljaku, Tuzli, Samborze i Banjaluce.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1.X.1976 r. Zam. 878. J-45.
INDEKS 37606

POLSKI SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY TS-8 „BIES"



OZNACZENIA NA RYSUNKU:

1 — silnik WN-3, 2 — regulowana zasłonka silnika, 3 — śmigło przestawialne WR-1, 4 — nadajnik prędkościomierza, 5 — wiatrochron, 6 — przednia osłona kabiny, 7 — wyposażenie radiowe, 8 — tylna osłona kabiny, 9 — antena radiokompasu ARK-5, 10 — maszt anteny radiostacji R-800, 11 — statecznik pionowy, 12 — ster kierunku, 13 — klapka wyważająca, 14 — ster wysokości, 15 — statecznik poziomy, 16 — zderzak ogonowy, 17 — dźwignia sterowania, 18 — chowany stopień, 19 — klapy, 20 — skrzydło doczepne, 21 — lotka, 22 — światło pozycyjne, 23 — dźwignia napędu lotki, 24 — napęd klap, 25 — koło podwozia głównego, 26 — połączenie skrzydła doczepnego, 27 — reflektor, 28 — skrzydło środkowe (śródpłat), 29 — końcówka doprowadzania powietrza, 30 — koło podwozia przedniego.

Rysował: JULIAN MALEJKO

SKRZYDLATA POLSKA